Svar på fråga 2021/22:1138 av Anders Åkesson (C)  
Omformulering i EU:s reviderade energiskattedirektiv med hänsyn till omställningen i kollektivtrafiken

Anders Åkesson har frågat mig om jag och regeringen nu arbetar för att i EU-kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv få till stånd en skrivning som stadgar möjlighet för ett medlemsland att låta kollektivtrafik erhålla generellt sänkta skattenivåer.

Huvuddragen i kommissionens förslag till omarbetat energiskattedirektiv är att fler bränslen beskattas efter energiinnehåll och att bränslena delas in i kategorier efter miljöprestanda, där kategorierna är uppställda i enlighet med förnybartdirektivet. Förslaget innebär också att många möjligheter till undantag och nedsättningar tas bort.

EU:s nuvarande energiskattedirektiv tillåter att medlemsstaterna tillämpar differentierade skattesatser för bland annat lokal kollektivtrafik. Medlemsstaterna får även differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av diesel, t.ex. för vissa passagerartransporter. Sverige har hittills inte använt sig av någon av dessa möjligheter.

Regeringen anser att det viktigt att kunna gynna användningen av alternativa drivmedel, både inom kollektivtrafik och annan trafik. Sverige har för närvarande ett statsstödsgodkännande för att kunna skattebefria rena och höginblandade biodrivmedel. Regeringen har, som tidigare aviserats, för avsikt att ansöka om nytt statsstödsgod­kännan­de för att skattebefria dessa biodrivmedel för en längre period.

Regeringen anser att det är viktigt att energiskattedirektivet ger möjlighet att främja förnybara drivmedel och inte förhindrar en medlemsstat att ha olika skattesatser på fossila respektive förnybara drivmedel. Det är angeläget att energiskattedirektivet bidrar till energiomställningen och att fossila bränslen ersätts med förnybara alternativ.

Stockholm den 2 mars 2022

Mikael Damberg