

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen

[registrator@finance.ministry.se](mailto:registrator@finance.ministry.se)

2011-08-18

## **Europeiska kommissionens förslag till ändring av direktiv 2003/96/EG om omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, m.m**

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på rubricerat direktivförslag. Skogsindustrierna stödjer även det remissvar som lämnas in av Svenskt Näringsliv. Nedan följer våra kommentarer.

### **ALLMÄNT**

Skogsindustrierna tycker att det är positivt att EU kommissionen arbetar för att göra lagstiftningen inom energiskatteområdet mer harmoniserad. Skogsindustrierna är också positiva till att minimiskattenivåer införs för såväl energiskatt, relaterat till produktens energiinnehåll, som koldioxidskatt, relaterat till produktens koloxidutsläpp. Det finns idag en stor variation i hur höga kostnader för energirelaterade skatter företag inom EU har.

För att fortsatt främja användningen av bibränslen är det av högsta vikt att skattebefrielsen för dessa bränslen kvarstår. Med detta sagt finns det ändå områden i direktivförslaget där vi tycker det är viktigt att Sverige ser till att det nya Energiskattedirektivet fortsatt värnar om den svenska skogsindustrins konkurrenskraft.

### **SKATTEBEFRIELSE FÖR BIOMASSA OCH PRODUKTER FRAMSTÄLLDA FRÅN BIOMASSA**

I artikel 1.2 anges att flytande bibränslen som inte uppfyller hållbarhetskriterierna enligt direktiv 2009/28/EG ska beskattas som likvärdiga bränslen enligt tabellerna i bilaga 1. Om detta innebär att ett bibränsle med lägre energiinnehåll ändå skulle beskattas som ett fossilt bränsle med högre energiinnehåll verkar det helt ologiskt eftersom förslaget i övrigt bygger på en rak koppling mellan energiinnehåll och skattenivå.

I *Artikel 1* beskrivs hur biodrivmedel och flytande biobränslets emissionsfaktorer (=0) ska villkoras med att de uppfyller hållbarhetskriterierna i artikel 17 i förnybarhetsdirektivet. Skogsindustrierna välkomnar att man kopplar flytande biobränslets CO<sub>2</sub>-emissioner till uppfyllande av hållbarhetskriterier men vill poängtera vikten av att skogsindustrins restprodukter måste särbehandlas. Energimyndigheten har tidigare givit ett förslag till hur bestämmelserna om hållbarhetskriterier kan utformas för att fungera i förhållande till bestämmelserna om skattelättnad. Förslaget innebär ett arbetssätt som kan ge förhandsbesked och detta förslag stödjer Skogsindustrierna. Energimyndigheten har även föreslagit en metod för spårbarhet genom produktionskedjan som Skogsindustrierna ställer sig bakom, massbalansmetoden. Restprodukter från skogsbruk (grot och stubbar) används idag inte i någon större utsträckning för produktion av flytande eller gasformiga biobränslen. En sådan verksamhet kan utvecklas i framtiden. I framtiden kan också fasta bränslen komma att omfattas av lagstiftningen om hållbarhetskriterier. De skatteregler som nu fastställs för flytande och gasformiga bränslen kan då bli normerande.

I *Artikel 1* står också att biodrivmedel och flytande biobränslen ska energibeskattas som likvärdiga bränslen enligt tabell i bilaga 1 om de inte uppfyller hållbarhetskriterierna. Detta innebär att ett biobränsle med lägre energiinnehåll ändå skulle beskattas som ett fossilt bränsle med högre energiinnehåll vilket är helt ologiskt eftersom förslaget i övrigt bygger på en rak koppling mellan energiinnehåll och skattenivå.

## FORTSATT MÖJLIGHET ATT SÄTTA NER KOLDIOXIDSKATTEN FÖR INDUSTRIEN

I *Artikel 5* ges medlemsstaterna möjligheten att tillämpa differentierade skattesatser, men endast när det gäller energiskatten. När det gäller skatt på koldioxidutsläpp ges i *Artikel 14 a* endast möjligheten att sätta ned koldioxidskatten för anläggningar som anses utsatta för risk för koldioxidläckage. Dagens höga svenska skattenivåer förutsätter att det finns en möjlighet att sätta ner koldioxidskatten för hela den tillverkande industrin för att den inte ska förlora i konkurrenskraft. Denna möjlighet ska inte vara villkorad av om industrin är med på listan över sektorer med risk för koldioxidläckage. Vi vänder oss emot detta förslag och föreslår istället att man ändrar artikel 5 a i direktivförslaget så att den får följande lydelse:

”Under förutsättning att medlemsstaterna iakttar de minimiskattenivåer som föreskrivs i detta direktiv får de under skattemyndigheternas tillsyn tillämpa differentierade skattesatser på allmän energiförbrukning och koldioxidutsläpp i följande fall.”

De största av Skogsindustriernas medlemsföretag är med i EU ETS och påverkas därmed inte av en höjd koldioxidskatt. Sågverken är däremot inte med i utsläppshandeln men finns i dagsläget med på listan över sektorer med risk för koldioxidläckage. Denna lista revideras 2014 och hur den ser ut efter det är ovisst. Sågverken betalar i dagsläget ca 40 miljoner kronor i koldioxidskatt, med en nedsättning från den generella nivån på 70 %. Det finns redan beslut om att denna nedsättning ska minska till 2015 (till 40 %) men att ta bort nedsättningen helt skulle öka sågverkens kostnad för koldioxidutsläpp med ca 85 miljoner kronor.

Att relatera denna ökade kostnad är svårt eftersom sågverkens resultat fluktuerar mycket över åren, sägas kan dock att sågverkens samlade rörelseresultat vid 3 av de senaste 10 åren legat i samma nivå som den riskerade kostnadsökningen, eller lägre.

### SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTKOSTNADER FÅR INTE ÖKA

Förslaget till energiskattedirektiv föreskriver energiskatter baserade på energiinnehåll. Minimiskatten för diesel blir i och med detta dubbelt så hög som den skatt vi idag tillämpar i Sverige (uttryckt i öre/kWh). Svensk skogsindustri är landets mest transportintensiva näring. För tillväxten och den internationella konkurrensförmågan är näringen beroende av en balanserad utveckling av transportkostnaderna. Hänsyn måste tas till att Sverige har långa transportavstånd inom landet och till internationella marknader. En rak ökning av dieselpriiset för att uppnå minimiskattennivån skulle innebära ca 1,5 kr/l högre pris. För skogsindustrin som är beroende av lastbilsbaserade transportlösningar för att få ut råvaran ur skogen skulle en sådan prisökning innebära ökade kostnader på ca 500 miljoner kronor, årligen. Vad gäller priset på biobränslen vill vi särskilt poängtera att detta till 30 % består av transportkostnader. Att öka kostnaden för skogsindustrins transporter skulle därmed öka kostnaderna för biobränslen dramatiskt, något som också skulle inverka negativt på samhällets övergång från fossila till förnybara bränslen.

Ett förslag till att minska denna negativa effekt är att utnyttja möjligheten som finns i direktivets *Artikel 15.3*. Där ges medlemsstaterna en möjlighet att sätta ner energiskattedelen till 0 för energiprodukter inom skogsbruk, förutsatt att ett system för energieffektivisering införs. Om skogsindustrins transporter kunde räknas in här skulle således energiskattedelen sättas ned till 0, vilket skulle gynna uttaget av biobränslen och andra förnybara råvaror från skogen. Skogsindustrierna är här villiga att medverka till att ta fram system för att verka till ytterligare energieffektiviseringar inom skogsindustrins transporter. Ett annat alternativ är att sänka den generella nivån på minimiskatten för drivmedel, om inte en differentiering kan göras och en lägre nivå kan tillämpas för industrins transporter.

*Artikel 15.3* borde även av Sverige utnyttjas till att öka återbetalningen av dieselskatt för skogsbrukets maskiner. Återbetalningen har redan sänkts från 2,38 kr/l till 2,10 kr/l under 2011, och ytterligare stora sänkningar av återbetalningen är aviserade till 2015. Skogsindustrierna föreslår därför att system för att öka energieffektiviseringen eller övergången till förnybara bränslen för dessa maskiner istället ska kunna ge en ökad återbetalning av dieselskatten, tillbaka till nivån 2,38 kr/l.

### MÖJLIGHET TILL NEDSÄTTNING AV ELSKATTEN TILL NOLL SKA KVARSTÅ

Idag har Sverige möjligheten att sätta ner elskatten till noll. Detta utnyttjas i PFE, programmet för energieffektivisering, och det har varit ett mycket bra sätt att åstadkomma stora energieffektiviseringar inom elintensiv industri, utan stora kostnader för staten. Skogsindustrierna anser att möjligheten att sätta ned elskatten, även under miniminivån, ska kvarstå. Möjligheten att använda en sådan

nedsättning även i framtiden säkerställer att energieffektiviserande investeringar och åtgärder även fortsatt hamnar högt upp på företagens agendor.

### EL FRÅN RESTENERGIER BÖR UNDANTAS ELSKATT

Enligt *Artikel 15.1.b* får undantag eller nedsättningar av elskatten göras för el baserad på utvalda energikällor. Skogsindustrierna föreslår att även el producerad från restenergier bör läggas till i artikeln.

Stockholm den 18 augusti 2011

SKOGSINDUSTRIERNA



Lina Palm  
Energidirektör

**Skogsindustrierna** är massa- och pappers- samt den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsnäringen sysselsätter direkt drygt 80 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2010). [www.skogsindustrierna.org](http://www.skogsindustrierna.org), Box 55525, 102 04 Stockholm, tel +46 8 762 72 00