



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Yttrande
2011-08-18

Er ref: Fi2011/2406
Vår ref: BR2011/005/GH
Sid. 1 (3)

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

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

BR ser principiellt positivt på EU-kommissionens förslag till "smartare" ändringar av energiskattedirektivet. Det gäller särskilt förslagen om harmoniseringen av energibeskattningen inom EU, att skapa samma förutsättningar för alla transportslag och branscher, att regelverken inte favoriserar specifika bränslen, s.k. teknikneutralitet, samt att alla EU-länder separerar koldioxidskatten från energiskatten.

Men det är viktigt att genomförandet sker stegvis och att vissa branscher, exempelvis kollektivtrafiken, beaktas och hanteras i särskild ordning. Eftersom kollektivtrafiken i sig bidrar till det övergripande målet om energieffektivisering inom EU. Övergångsbestämmelsernas utformning är central för att reformen ska bli framgångsrik. Generellt sett är det viktigt att en omställning sker gradvis, då omställningen därigenom kan bli kostnadseffektiv.

Det är viktigt att om den föreslagna kraftiga höjningen av dieselskatten, upp till den nivå som gäller för bensin, genomförs sker successivt, vilket också föreslås av EU-kommissionen. Inte minst med hänsyn till gällande upphandlingar och kontraktstider inom kollektivtrafiken. Det kan finnas långa avtal som inte helt kompenserar för stora energikostnadsökningar utan omförhandlingar av avtalsvillkoren.

En konsekvens av energiskattehöjningar är att kollektivtrafikbolagens och landstingens, regionernas budget för kollektivtrafik drabbas samtidigt som staten erhåller ökade skatteintäkter. Denna skatteväxling, där privata och kommunala medel för satsningar på kollektivtrafik överförs till statsbudgeten riskerar att leda till en minskad regional- och lokal kollektivtrafik, vilket står i strid med regeringens och riksdagens uttalade mål om att utöka kollektivtrafiken, inte minst av högt ställda miljö- och klimatmål. Med undantag av lönekostnader utgör bränslekostnaderna den största utgiftsposten för Sveriges bussbolag.

Därför bör en sådan energiskattehöjning kompletteras med en ekonomisk kompensation i form av exempelvis en nedsättning av fordonsskatter till EU:s minimiskattenivåer, vilket BR tidigare föreslagit. Med tanke på den stora ka-

pitalinvestering som en buss utgör bör skattesystemet gynna en så hög användning av fordonet som möjligt, så att fler bilresenärer istället reser med buss. Därför borde egentligen energin beskattas lägre än idag och fordonskatten lämnas oförändrad.

Yttrande

Det är en högst tveksam strategi att införa en ”skatteneutral” energibeskattnings, dvs. att beskatta bränslet utifrån energiinnehållet. Förslaget innebär att bränsle med hög energitäthet som diesel beskattas hårdare. Idag drivs 80 procent av Sveriges bussar med diesel. Dieseln är och kommer att vara ett väsentligt drivmedel för kollektivtrafiken, nyttotrafiken och arbetsmaskiner i Europa. På kort sikt i EU som helhet finns inget reellt alternativ till dieseln. Det är först när laddningsbara el-bussar och el-hybrid bussar finns i stor skala på marknaden som dieseln kan fasas ut som det primära fordonsbränslet inom busstrafiken. Istället för att fokusera på skatter och andra grova styrmedel bör EU-kommissionen överväga andra åtgärder för att underlätta övergången till energieffektiva och rena eldrivna fordon.

Ska dieselskatten komma i paritet med bensinskatten krävs det att dieselskatten i Sverige höjs med ungefär 1,60 kronor per liter, förutom de redan beslutade höjningarna med 20 öre (2011) och 20 öre 2012, dvs. med totalt ca 2 kronor per liter. Dessutom tillkommer de årliga indexhöjningarna av energiskatterna. För exempelvis bussbranschen innebär detta en skatthöjning på totalt ungefär 400 miljoner kronor per år. Kostnader som drabbar resenärerna med högre biljettpriser, operatörerna och de offentliga trafikhuvudmännen (genom bland annat indexvillkor i gällande upphandlingsavtal). Den kraftiga föreslagna kostnadshöjningen innebär minskade marginaler i en bransch som präglas generellt av en låg lönsamhet. Detta torde inte heller bidra till en ökad kollektivtrafik. Risken med de föreslagna kraftiga dieselskattehöjningarna är att investeringsutrymmet för att elektrifiera dagens bussflotta minskar och därigenom försenas en nödvändig och hållbar omställning till rena och energieffektiva kollektivtrafikfordon.

Frånsett mer eller mindre välgrundade generella argument för teknikneutralitet mellan olika bränslen är det högst tveksamt med en högre beskattning av ett energislag med hög energitäthet. Rent privat- och samhällsekonomiskt medför bränsle med högre energiinnehåll exempelvis längre körsträckor och färre tankningar, färre tanktransporter till bensinstationer och inte minst lägre vikt på fordon, som i sin tur innebär lägre energiförbrukning. Är det därför rimligt att likställa dieseln skattemässigt gentemot exempelvis bensin och etanol? Ur detta perspektiv förefaller dagens skillnad mellan beskattning av bensin och diesel som en rätt rimlig beskattningskonstruktion. Oavsett en höjd skattenivå kvarstår naturligtvis dieseln fördel med högre energitäthet, men de ekonomiska skillnaderna minskar (s.9).

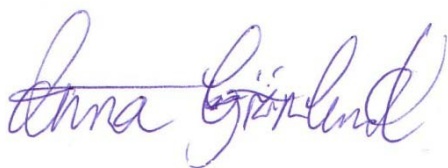
Skatteomläggningen ses av EU-kommissionen uttryckligen som ett sätt för medlemsstaterna ”att komma ur den finansiella och ekonomiska krisen” (s.3) och att stärka staternas budgetar, även om det inte är målet med de smarta ändringarna av Energiskattedirektivet. Det skapas således ”extrainkomster”

till statsbudgeterna med direktivet, som kan användas för att konsolidera de offentliga finanserna och genomföra skatteväxling, dvs. sänkt skatt på inkomster. Med tanke på dagens goda och sunda svenska statsfinanser synes en höjning av de inhemska energiskatterna som omotiverade utifrån detta resonemang.

En energiskattehöjning påverkar dessutom den ekonomiska tillväxten negativt, precis som höga skatter på arbete. Mot bakgrund av dagens ekonomiska konjunktur är det sannolikt att förslagen på energiskattehöjningar motverkar EU-kommissionens ambitiösa 2020-strategi om ökad tillväxt inom EU. Energiskattehöjningar bör därför genomföras endast under högkonjunkturer. Den föreslagna skatteväxlingen bidrar till en omstrukturering av samhällsekonomin, då beskattningen på kapital- och energiintensiv verksamhet ökar jämfört med arbetsintensiv verksamhet, vilket generellt sett påverkar produktivitetens utvecklingen negativt. Industrialiseringen av Europa byggde på att kapital och energi ersatte manuellt arbete, men nu föreslår EU-kommissionen en arbetsintensiv inriktning av EU:s ekonomier. Föreställningen att energiskattehöjningen och därmed ökade statliga inkomster kan skapa en miljon fler arbetstillfällen i EU till år 2030 förefaller orealistisk. Inte minst mot bakgrund av dagens akuta skuldkriser. Då persontransporter är vitala för arbetskraftens rörlighet och därmed den ekonomiska tillväxten påverkar skattehöjningar på kollektivtrafiken utvecklingen av en hållbar transportekonomi negativt.

Till följd av strukturella förändringar av samhällsekonomierna och inte minst elektrifieringen i EU har BNP utvecklingen varit högre än energiskatternas andel av BNP och därmed har energiskatternas andel av de totala skatteintäkterna minskat. Detta förs nu felaktigt fram som ett argument för att det "finns utrymme för högre energiskatter" (s.3).

EU-kommissionen föreslår att koldioxidskatten kopplas till marknadspriset på handeln med koldioxidutsläppsrätter. Men handeln med utsläppsrätter, där inslag av spekulation är påfallande stor, bör inte vara styrande för energibeskattningen. En långsiktig och hållbar energiförsörjning bör inte göras beroende av volatila marknader.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund