

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt- och
punktskatter
103 33 Stockholm
Fi.remissvar@regeringskansliet.se

[Kopia](#)
henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Diarienummer: Fi2021/02661

Stockholm 2021-09-08

Remissvar Svensk Sjöfart avseende EU kommissionens förslag till reviderings av energiskattedirektivet

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och över 30 miljoner passagerare reser årligen till och från Sverige med färjor till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig över kommissionens förslag till revidering av Energiskattedirektivet. Flera av Svensk Sjöfarts medlemmar återfinns bland de europeiska rederier som sedan länge varit drivande i den tekniska utvecklingen mot fartyg med en lägre miljö- och klimatpåverkan. Föreningen var också den första redareföreningen i världen att ta fram en klimatfärdplan och står bakom såväl de nationella som EU:s övergripande mål för klimatarbetet. Svensk Sjöfart stödjer mot denna bakgrund den generella inriktningen i förslaget och särskilt att bränslen som bedöms ha en mindre klimatpåverkan görs mer förmånliga att använda än bränslen som anses ha en mer omfattande påverkan. I fråga om ett inkluderande av marina bränslen torde detta innebära både för- och nackdelar, bland de uppenbara fördelarna torde vara att det rätt utformat kan bidra till klimatomställningen, samtidigt som det i

sammanhanget är viktigt att beakta konkurrenskraften för såväl europeiska rederier som Europa i stort. Det är således viktigt att regelverket utformas så att det inte enbart blir en åtgärd som minskar konkurrenskraften för Europa eller europeisk sjöfart och istället leder att varor produceras någon annanstans eller att varorna istället transporteras av fartyg flaggade och bunkrade utanför Europa.

Övergripande synpunkter

Svensk Sjöfart kan konstatera att Kommissionen inom ramen för paketet "fit for 55" presenterar ett flertal åtgärder för att unionen ska nå klimatmålen. För sjöfarten innebär detta att åtgärder vidtas inom flera olika områden samtidigt med samma syfte, exempelvis syftar ändringarna i såväl energiskattedirektivet, införandet av sjöfarten i EU ETS, samt i vissa delar i direktivförslaget Fuel Maritime EU i grunden alla till samma sak dvs. att öka prisskillnaderna mellan hållbara respektive mindre hållbara bränslen (samt möjligen i grunden också att åstadkomma en efterfrågeminskning). Kommissionen använder därför inte bara ett, utan flera verktyg samtidigt för att åstadkomma den eftersträvade förändringen. En djupare analys kring de sammantagna effekterna av de kombinerade åtgärderna hade varit eftersträvansvärd, inte minst för att bedöma både de sammantagna effekterna så väl som vilken metod som är mest effektiv för att nå målet. Mot bakgrund av den bristande föregående analysen är det synnerligen angeläget att löpande följa upp effekterna av de olika förslagen både enskilt och sammantaget för olika branscher. Vid behov kan justeringar därför behöva ske framgent för att säkerställa att de åtgärder som vidtas är de som mest effektivt åstadkommer den önskade effekten. Med hänsyn till behovet av skyndsamma åtgärder, exempelvis för att nå 1,5 graders målet, finns dock skäl som talar för det aktuella förfarings sättet att gå vidare med ett paket av åtgärder.

I och med att beskattning av marina bränslen föreslås i direktivet är det för ett land som Sverige, beläget långt från den centrala europeiska marknaden, synnerligen angeläget att överväga de samlade effekterna av "fit-for-55" paket. För Sverige, som i hög grad är beroende av sjötransporter för både import och export, bör det understrykas att de nu föreslagna åtgärderna kommer att minska svenska produkters konkurrenskraft genom att transportkostnaderna ökar. Effekterna för den transporttunga delen av svensk exportindustri ska därför inte underskattas. I sammanhanget kan exempelvis nämnas att avståndet från Bottenviken till den centrala europeiska marknaden är lika långt som från östra Kanada till den centraleuropeiska marknaden. I branscher där konkurrensen mellan olika produkter är hög och där transportkostnaderna står för en betydande del, som för delar av basindustrin, kan effekterna för konkurrenskraften vara stora. Detta i synnerhet som energiskattedirektivet ger en möjlighet att undanta utomeuropeiska transporter. Effekten av detta förstärks potentiellt av EU ETS som föreslås undanta hälften av Co2 emissionerna för utomeuropeiska transporter. I motsatt riktning verkar möjligen förslaget om koldioxidtullar, men tillämpningen för transporter är i nuläget inte helt klar för Svensk Sjöfart. Mot

bakgrund av de samlade effekterna för Sverige - med både en industri och en sjöfart som generellt är bland den mest Co2 effektiva i världen - är det angeläget att den svenska regeringen, i samband med det nationella genomförandet, säkerställer svensk konkurrenskraft. Förslagsvis genom en parallell grön "skatteväxling" mellan den svenska farledsavgiften och införandet av energiskattedirektivet (samt EU ETS). Förutsättningarna för en växling med bibehållen styreffekt är uppenbara - detta särskilt som den svenska farledsavgiften bitvis innehåller element som ligger synnerligen nära traditionell beskattning.

Mot bakgrund av vikten att värna svensk konkurrenskraft har Svensk Sjöfart stora betänkligheter till förslaget att Kommissionen ska ges möjligheter att genom delegerade akter justera bl.a. minimiskattenivåerna i direktivet. Även om det innebär en uppenbar fördel att ett sådant förfarande förenklar justeringar av teknisk natur, så kan en sådan justering mycket väl innebära att kommissionen också reglerar frågor av mer principiell natur som snarare bör regleras i en process där medlemsstaterna är delaktiga i förhandlingarna. Med hänsyn till att det dessutom förefaller finnas olika lösningar och energimixar för att minimera klimatavtrycket beroende på olika geografiska och branschens fysiska förutsättningar så påverkas konkurrenskraften direkt av skattenivåerna för olika bränslen.

Specifika synpunkter på förslaget vad gäller beskattning av marina bränslen

Sjöfart är i grunden en global verksamhet och huvuddelen av verksamheten genomförs dessutom rent fysiskt utanför de egentliga staterna och dessas territorium. Trafik mellan olika länder, även inom unionen, kan dessutom bedrivas av fartyg flaggade både i och utanför unionen. Reglering för internationell sjöfart sker därför till en betydande del genom globala konventioner, detta oavsett om syftet är att reglera tekniska eller operativa frågor ombord eller för den delen frågor som arbetsmiljö och vissa frågor kopplade till anställning. Dessa regelverk genomförs sedan genom nationell reglering via den stat vars flagga ett fartyg för. För en global verksamhet, där aktörer med olika flagg på fartygen, konkurrerar på samma marknad är det helt avgörande att likvärdiga konkurrensvillkor mellan olika aktörer säkerställs.

Enligt kommissionens förslag är avsikten att inkludera beskattning av marina bränslen i direktivet förslaget innebär således att den sedan länge etablerade normen att fartygsbränsle för fartyg i internationell trafik är undantaget beskattning. Denna norm reflekteras exempelvis i "*the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (the Kyoto Convention) 1999*". Konventionen stipulerar bl.a. (jmf kap. 4, Annex J) att fartyg på internationell resa ska ha rätt att bunkra bränsle och smörjmedel som är undantagna från avgifter och skatter. Precis som Kommissionen konstaterar innebär införandet av en beskattning av marina bränslen för inomeuropeiska resor en betydande utmaning eftersom bunkring av fartyg kan flytta utanför EU (eller EU staternas territorium). Det föreligger således en betydande risk för att bunkring kan komma att ske där det är mest ekonomiskt fördelaktigt. Svensk Sjöfart delar därför Kommissionens bedömning att om en beskattning ska införas så måste det ske på en nivå som inte

driver utvecklingen mot omfattande bränslehubbar i unionens omedelbara närhet, ex. i Kaliningrad, runt Gibraltar m.m. Den nu föreslagna nivån kan därför vara en rimlig startpunkt, men det är viktigt att följa upp effekterna av förslaget. Av dessa skäl är också den föreslagna övergångsperioden något som Svensk Sjöfart välkomnar, en löpande uppföljning är dock att förordas.

I fråga om resor mellan unionen och andra länder föreslår kommissionen att det ska vara upp till respektive medlemsstat att avgöra om sådana, resor ska omfattas av motsvarande skatteregler som för resor inom unionen eller ej. Svensk Sjöfart förordar att tillämpningen inom unionen bör vara densamma oavsett medlemsstat.

En central fråga i sammanhanget som inte förefaller helt klarlagd är vem som ska svara för inbetalning av skatten. Om en beskattning av marina bränslen införs förordar Svensk Sjöfart att det är den som tillhandahåller bränslet, dvs bunkerleverantören, som ska svara för inbetalning av skatten. Denna ordning motsvarar vad som gäller på land och dessutom förefaller det förenligt med skrivningen i artikel 15 punkt 1 att "skatt ska utgå på produkter som *tillhandahålls* för användning som bränsle för fartyg". Svensk Sjöfart tillstyrker således att – om en beskattning införs – så ska beskattning ske vid bunkring. Ett sådant förfarande har dessutom fördelen att det undviker oklarheter kring huruvida olika bränslen i lasten eller sådant bränsle som bunkrats tidigare är beskattade eller inte. Ett sådant förfarande gör det dessutom enklare att hantera frågan om trafik inom respektive till och från unionen, då det i så fall vore vid bunkring inom unionen som beskattning uppkommer. Det ovan föreslagna förfarandet, där det är fartygsbränsle som tillhandahålls inom unionen som beskattas, torde dessutom vara helt avgörande för att inte skapa en situation där det blir omöjligt att följa, eller för den delen kontrollera efterlevnaden av, lagstiftningen.

När det senare kommer till nationellt genomförande är det dessutom angeläget att Skatteverket tar fram normer kring vilken skattesats som ska tillämpas för olika typer av bränslen och att detta tas fram för olika mått, för sjöfartens del per ton bränsle. Detta i syfte att undvika oklarheter kring skattesatsen för olika bränsleblandningar. Detta särskilt som man framgent kan tänka sig att olika typer av bränslen kan tankas samtidigt, så som bio- och naturgas.

Svensk Sjöfart stödjer vidare förslaget att el som produceras ombord på fartyg ska vara skattebefriad. Skälen till ett sådant undantag är bl.a. tekniska. Exempelvis finns så kallade dieselektriska motorer ombord på vissa fartyg. Motorer som producerar el som används för framdrift och andra ändamål ombord. Vidare finns exempelvis s.k. rotorsegel (i princip en typ av vindkraftverk) som producerar el ombord på vissa fartyg. Att skapa en skillnad mellan ombord el och ladd el över kaj skulle vara tekniskt besvärligt och dessutom kunna missgynna användningen av energieffektiva lösningar. I några fall återvinner dessutom fartyg omhändertagande av biologiskt avfall (ex. avlopp/matrester m.m.) och producerar egen biogas. Det bör därför övervägas att utsträcka det aktuella undantaget till all energi som genereras ombord för i

huvudsaklig användning ombord. En i sammanhanget relevant frågeställning och som Kommissionen möjligen avser att adressera med det aktuella undantaget, är laddning av fordon ombord på färjor. I nuläget sker detta i mycket begränsad omfattning inte minst till följd av att det är en säkerhetsmässigt komplicerad fråga (brandrisker). Laddning förekommer dock av andra apparater ombord, ex. mobiltelefoner etc. Med hänsyn till den ringa omfattning av laddning ombord, så väl som de tekniska utmaningarna förknippade med att särskilja användning för olika ändamål tillstyrks det aktuella undantaget.

Svensk Sjöfart bidrar självklart om det finns behov av ytterligare underlag kring hur ett justerat förslag skulle påverka sjöfarten.

För föreningen Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Anders Hermansson