

Finansdepartementet
Regeringskansliet
103 33 STOCKHOLM

registrator@finance.ministry.se

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

Utifrån sitt ansvarsområde vill Transportstyrelsen lämna följande synpunkter.

Allmänt

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att både energieffektivitet och koldioxidreduktion beaktas när det gäller användande av bränsle för att driva fram utveckling mot bränslesnålare fordon. Det är viktigt att skattereglerna avseende bränslen både främjar miljövänlig utveckling och är harmoniserade i så stor utsträckning som möjligt för att öka konkurrensneutraliteten mellan branschaktörerna. En fördel med förslaget är att det blir en EU-gemensam bas som gör det lättare att driva fram utveckling av energieffektivare fordon.

Vägtrafik

Transportstyrelsen anser att beskattningen av bl a E85 har varit ogynnsam för främjandet av biodrivmedel. Därför stöder Transportstyrelsen förslaget om ändring av beskattningen vilket kommer att medföra en mer enhetlig behandling av energikällor.

Sjöfart

Det sker en mycket snabb utveckling avseende miljövänliga biobränslen för fartygsdrift. Det är viktigt att hänsyn tas till denna utveckling i revideringen av energiskattedirektivet. I synnerhet är det viktigt att säkerställa att skattebefrielsen enligt artikel 14.1.c för energiprodukter som levereras för användning som fartygsbränsle förutom privat nöjessjöfart även innefattar biobränslen (såväl biobränslen som blandas in i fartygsbränslen som biobränslen som ersätter fartygsbränslen).

Luftfart

Transportstyrelsen anser att det för flygbränsle som inte är skattebefriat bör användas samma principer avseende beräkningsgrunden för skattesatsen som används för annat motorbränsle. Prissignalen från skattesatsen bör således vara relaterad till bränslets koldioxidpåverkan på atmosfären.

Synpunkter på artikel 14 - Skattebefrielse av flygbränsle

Transportstyrelsen anser att biobränsle som blandas in i flygfotogen eller kan ersätta flygfotogen, s.k. ”drop-in biofuels”, bör jämföras med flygfotogen när det gäller tillämpningsområdet för skattebefrielse i artikel 14.1.b.

Transportstyrelsen föreslår därför att artikel 14.1.b 3:e stycket får följande lydelse:

”Medlemsstaterna får begränsa tillämpningsområdet för denna skattebefrielse till att enbart gälla leveranser av flygfotogen (KN-nummer 2710 19 21) och biobränsle som ersätter flygfotogen eller blandas in i flygfotogen.”

Motivering:

Det sker en mycket snabb utveckling avseende biobränslen som kan användas i konventionella jetmotorer. Idag finns det internationella certifieringsspecifikationer, antagna av ASTM International, som tillåter att upp till 50% biobränsle blandas in i det konventionella jetbränslet (Jet A1). Dessa specifikationer är erkända av flygsäkerhetsmyndigheterna.

Enligt det s.k. flygutsläppsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG) föreskrivs att emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll. Biobränsle för flygverksamhet är således befriat från kravet på utsläppsrätter för att ge incitament för flygbranschen att gå över till bränslen med lågt kolinnehåll.

Enligt kommissionens vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” är ambitionerna när det gäller luftfart, fram till 2050, att nå en 40 % användning av hållbara bränslen. Transportstyrelsen har uttalat stöd för den ambitionen.

Enligt energiskattedirektivets artikel 14 b ska medlemsstaterna bevilja skattebefrielse för energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för annan luftfart än privat nöjesflyg. Medlemsstaterna får emellertid begränsa tillämpningsområdet för denna skattebefrielse till att enbart gälla leveranser av flygfotogen.

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att när det gäller skattebefrielse likställa biobränsle med flygfotogen. Biobränsle som ersätter flygfotogen eller

som kan blandas in i flygfotogen är ur miljösynpunkt ett bättre alternativ och bör därför inte behandlas skattemässigt oförmånligare än flygfotogen i direktivet. Ytterligare en motivering är att skattereglerna avseende bränslen för internationell kommersiell luftfart bör vara harmoniserade så att marknadens aktörer inte ställs inför olika villkor i olika MS.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert efter föredragning av utredare miljö Barbro Torstensson, GD staben. I ärendets handläggning har enhetschef Ingela Sundin, väg- och järnvägsavdelningen, enhetschef Anna Petersson, sjöfartsavdelningen, sakkunnig miljö Kalle Keldusild, luftfartsavdelningen, enhetschef Helen Jakobsson, GD-staben och stabschef Jacob Gramenius medverkat.

Staffan Widlert
Generaldirektör