

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

**Remiss av SOU 2019:11 Biojet för flyget**

Infrastrukturdepartementet (I2019/01357/E)

REGERINGSKANSLIET REGISTRATOR	
INK	2019 -09- 18
DNR 12019/01357/E	

**1 Sammanfattning**

Skatteverket har ombetts lämna synpunkter på betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11). Skatteverket har inga invändningar mot att förslagen genomförs men noterar att förslaget inte träffar avsedd volym flygfotogen. Skatteverket föreslår därför att man undantar flygfotogen av den standard, s.k. Flygfotogen 75, som Försvarsmakten använder enligt utredningen. Undantaget kommer dock inte att omfatta hela mängden flygfotogen som Försvarsmakten använder.

Skatteverket begränsar sig till att lämna synpunkter på utredningens förslag om att införa en reduktionsplikt för flygfotogen vilket förslag har anknytning till Skatteverkets verksamhet. Skatteverket lämnar därmed synpunkter på lagtextens utformning i reduktionspliktslagen<sup>1</sup>. Även om förslaget inte berör skattesystemet direkt vill Skatteverket även uppmärksamma uppdragsgivaren på vissa samhällsekonomiska konsekvenser där Skatteverket inte gör samma bedömning som utredningen.

**2 Skatteverkets synpunkter****2.1 Utformningen av definitionen om reduktionspliktigt drivmedel (Avsnitt 1.1 och 9.5.3)**

Utredningen föreslår att den nuvarande definitionen avseende reduktionspliktigt drivmedel i reduktionspliktslagen ändras så att definitionen även ska omfatta flygfotogen som är avsett för motordrift. Enligt utredningen är avsikten att den föreslagna reduktionsplikten för flygfotogen inte ska omfatta sådan flygfotogen som används av Försvarsmakten. I lagtextförslaget har detta uttryckts som att flygfotogen för vilken skattskyldigheten har inträtt genom leverans till Försvarsmakten inte är ett reduktionspliktigt drivmedel. Enligt Skatteverkets uppfattning träffar formuleringen dock inte den avsedda volymen flygfotogen. Av bestämmelserna om skattskyldighetens inträde i lagen om skatt på energi<sup>2</sup> framgår att för en godkänd upplagshavare som flyttar flygfotogen från sitt skatteupplag utan att flytta den enligt ett uppskovsförfarande inträder skattskyldigheten när flygfotogenen tas ut från skatteupplaget och för en godkänd varumottagare inträder skattskyldigheten vid mottagandet av flygfotogenen.

<sup>1</sup> 2 § Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

<sup>2</sup> 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi

Ett alternativ kan i stället vara att man undantar flygfotogen av den standard, s.k. Flygfotogen 75, som Försvarsmakten använder enligt utredningen. Undantaget kommer dock inte att omfatta hela mängden flygfotogen som Försvarsmakten använder.

En sådan utformning av bestämmelsen kommer dock att få till följd att den mängd flygfotogen av civil standard som Försvarsmakten använder till statsflyget kommer att vara reduktionspliktigt, i de fall där skattskyldighet har inträtt för flygfotogenet.

## **2.2 Skattskyldighet vid förbrukning av flygfotogen i luftfartyg som används för privat ändamål (Avsnitt 9.5.3 s. 186)**

Skatteverket har uppmärksammat att beskrivningen av bestämmelsen i 4 kap. 1 § 10 c LSE om skattskyldighet för användaren av flygfotogen bör förtydligas i det fortsatta lagstiftningsarbetet. Det bör framgå av beskrivningen att den situation som avses är när flygfotogen har förvärvats utan att skatt har betalats eller att lägre skatt har tagits ut för flygfotogenen. Bestämmelsen omfattar både privata användare och användare som är näringsidkare.

## **2.3 Samhällsekonomiska konsekvenser avseende förslaget om reduktionsplikt**

### **2.3.1 Mål för minskade utsläpp i flyget (avsnitt 11.6.5)**

Utredningen konstaterar att flygets utsläpp är inkluderad i det svenska målet om nettoollutsläpp till 2045 men att det inte finns delmål för flygets utsläpp fram till 2045. Utredningen föreslår därför att Miljömålsberedningen ska ta fram ett mål för minskade utsläpp för flyget. Att införa ett separat sektorsmål för flyget kommer dock att resultera i relativt dyra utsläppsminskningar eftersom cirka 70 procent av flygets utsläpp redan regleras inom EU:s utsläppshandelssystem. Effekten av ett svenskt utsläppsmål för flygets utsläpp kommer därmed främst gynna andra europeiska flygningar som därmed kan köpa billigare utsläppsrätter än vad som annars skulle vara möjligt. De sammanlagda europeiska utsläppen skulle heller inte förändras i någon större utsträckning. Utredningen har i sin analys avgränsat så att de endast bedömer flygets utsläpp. De anser därför att köp av utsläppsrätter inte utgör en minskning av flygets utsläpp utan ses som en klimatkompensering. Detta är dock en för snäv avgränsning eftersom det är de totala utsläppen av växthusgaser som påverkar klimatet. Det är därför viktigt att genomföra utsläppsminskningarna där det kostar som minst. Utredningen har dock gjort bedömningen att klimatnyttan av minskade utsläpp i de flygresor som omfattas av EU ETS är lägre än 100 procent men kan inte ange exakt storleken på effekten. Därmed kan man inte bedöma reduktionspliktens effekter och dess samhällsekonomiska kostnad. Skatteverket anser att innan ett nytt styrmedel införs bör dess samhällsekonomiska konsekvenser och kostnader vara väl utredda

### **2.3.2 Många styrmedel ger oklar utsläppsminskning (avsnitt 11.3.4)**

Givet att ett mål för det svenska flyget införs kan reduktionsplikt vara ett kostnadseffektivt styrmedel för att uppnå målet. Införandet av reduktionsplikten för biojetbränsle skulle dock innebära ett fjärde styrmedel som styr mot minskad klimatpåverkan inom flyget. Många styrmedel, utformade på lite olika sätt men som styr mot samma målsättning, är mycket svåra att utforma så att utsläppen sker till lägsta möjliga kostnad. Av de tre redan implementerade styrmedlen är det endast flygskatten som direkt syftar till att minska de

svenska utsläppen och som Sverige enkelt kan ta bort. Det är dock oklart vad utredningen förordar när det gäller flygskatten. Utredningen skriver i avsnitt 11.3.4 att reduktionsplikten inte ersätter flygskatten eftersom de är olika styrmedel med olika styrningsfunktion. Utredningen menar att flygskatten internaliserar en kostnad för utsläpp av växthusgaser vilket ger klimatnytta i form av minskade passagerarvolymmer. Reduktionsplikten syftar till att minska klimatpåverkan primärt genom att byta ut fossilt flygfotogen till biodrivmedel. Detta är i och för sig sant men huvudsyftet med flygskatten är att flyget i högre utsträckning ska bära sina klimatkostnader (Budgetproposition 2018:1, Allmän miljö- och naturvård Utgiftsområde 20). Detta innebär att en flygskatt och en reduktionsplikt för biojetbränsle har samma syfte nämligen att reducera flygets växthusgasutsläpp. Att kombinera dessa båda styrmedel ger därmed en oklar effekt. För att möjliggöra en effektivare styrning bör enbart ett av dessa styrmedel användas för att reducera flygets växthusgasutsläpp.

Detta remissvar har beslutats av generaldirektören Katrin Westling Palm och föredragits av rättsliga experten Agneta Rapp. Vid den slutliga handläggningen har också följande deltagit: överdirektören Fredrik Rosengren, rättschefen Gunilla Hedwall, enhetschefen Eva Mårtensson och sektionschefen Lena Hiort af Ornäs Leijon.



Katrin Westling Palm



Agneta Rapp

