

Genomförande av beslut om nytt märkämne för bränslen

Juni 2022

Promemorians huvudsakliga innehåll

Promemorian innehåller ett förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:181) om skatt på energi med anledning av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/197. Genom ändringen i förordningen om skatt på energi ersätts det nuvarande märkämnet vid märkning av bränslen i vissa fall, ”Solvent Yellow 124”, med det nya gemensamma märkämne som följer av kommissionens genomförandebeslut, ”Accutrace™ Plus”, från och med den 18 januari 2024. Under perioden 1 oktober 2023 till 17 januari 2024 föreslås att det nuvarande märkämnet och det nya märkämnet ska få användas parallellt. En följdändring behöver även göras i förordningen om skatt på energi vad gäller det färgämne som används tillsammans med märkämnet.

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:181) om skatt på energi	4
2	Bakgrund.....	5
3	Överväganden och förslag.....	6
4	Konsekvenser	8

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:181) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 18 § förordningen (2022:181) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2022:181

Föreslagen lydelse

18 §

En oljeprodukt ska enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a och 9 § lagen (1994:1776) om skatt på energi anses vara försedd med

1. märkämne om den innehåller minst 6 och högst 9 milligram *N-etyl-N-[2-(1-isobutoxietyl)-4-(fenylazo)anilin* per liter olja, och

2. färgämne om den innehåller ett stabilt blått färgämne som är ett derivat av 1,4-diaminoantrakinon av sådan halt att oljan får en klar *grön* färg.

1. märkämne om den innehåller minst 9,5 och högst 14,25 milligram *butoxibensen* (CAS-nummer 1126–79–0) per liter olja, och

2. färgämne om den innehåller ett stabilt blått färgämne som är ett derivat av 1,4-diaminoantrakinon av sådan halt att oljan får en klar *blå* färg.

Med CAS-nummer avses sådan unik numerisk identifiering av kemisk förening som tilldelas av The American Chemical Society genom dess avdelning Chemical Abstracts Service (CAS).

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2023.
 2. En oljeprodukt som uppfyller det som anges i 18 § i den äldre lydelsen ska anses vara försedd med märkämne respektive färgämne till och med den 17 januari 2024.
 3. Fram till och med den 31 december 2024 ska även en oljeprodukt som innehåller märkämne enligt 18 § 1 i den äldre lydelsen anses vara försedd med märkämne enligt 2 kap. 9 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Bakgrund

Enligt rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, det s.k. märkämnesdirektivet, ska dieselbrännolja enligt KN-nummer 2710 00 69 och fotogen enligt KN-nummer 2710 00 55, som har släppts för konsumtion helt befriade från punktskatt eller till nedsatta punktskattesatser märkas med ett gemensamt märkämne. KN-numret 2710 00 69 motsvarar i dag KN-nummer 2710 19 43, 2710 19 46, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 11, 2710 20 16 och 2710 20 19, medan KN-numret 2710 00 55 i dag motsvarar KN-nummer 2710 19 25.

Det gemensamma märkämnet fastställs av Europeiska kommissionen genom s.k. genomförandebeslut. Det gemensamma märkämnet har sedan lång tid varit en produkt som identifieras med den vetenskapliga benämningen N-etyl-N-[2-(1-isobutoxietyloxy)etyl]-4-(fenylazo)anilin (Solvent Yellow 124). Detta fastställdes senast genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/74. I artikel 2 i genomförandebeslut (EU) 2017/74 föreskrevs det att beslutet skulle ses över senast den 31 december 2021, mot bakgrund av den tekniska utvecklingen när det gäller märkningssystem och behovet av att motverka bedräglig användning av energiprodukter som är befriade från punktskatt eller som omfattas av nedsatt punktskattesats.

Som en del av översynen offentliggjorde kommissionen 2015 en inbjudan att anmäla intresse för att presentera produkter som är lämpliga för märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen. De markörkandidater som föreslogs av leverantörerna undersöktes grundligt av Europeiska kommissionen tillsammans med Gemensamma forskningscentrumet (JRC) ur teknisk synvinkel, för att kontrollera om de är motståndskraftiga mot de vanligaste metoderna för illegalt avlägsnande. För alla markörkandidater begärde och mottog kommissionen vidare från leverantörerna markörernas högsta försäljningspris och leverantörernas årliga indexeringsmetoder. I analysen identifierades produkten med handelsbeteckningen Accutrace™ Plus, innehållande butoxibensen, som rekommenderad markör.

I januari 2022 beslutade kommissionen därefter om ett nytt märkämne Accutrace™ Plus genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/197 av den 17 januari 2022 om fastställande av en gemensam märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen. Genom beslutet upphävs genomförandebeslut 2017/74. Under en övergångsperiod som löper ut den 18 januari 2024 får dock medlemsstaterna välja att använda Solvent Yellow 124 eller Accutrace™ Plus som gemensamt märkämne.

3 Överväganden och förslag

Förslag: Möjligheten till övergångsperiod utnyttjas och övergången till det nya märkämnet görs den 18 januari 2024. De båda märkämnena får tillämpas parallellt under perioden 1 oktober 2023 till 17 januari 2024. Fram till och med den 31 december 2024 ska bränsle med det nuvarande märkämnet ses som märkt vid tillämpning av vissa bestämmelser i lagen om skatt på energi.

En följdändring görs i bestämmelserna om färgämne så att det framgår att inblandningen ger den färdiga produkten en blå färg.

Bedömning: Nuvarande färgämne bör inte ändras.

Skälen för förslaget och bedömningen

Byte av märkämne

Av kommissionens gemomförandebeslut (EU) 2022/197 följer att medlemsstaterna senast den 18 januari 2024 ska övergå till ett nytt märkämne, Accutrace™ Plus. Bestämmelsen om vilket märkämne som ska användas finns i dag i 14 § förordning (2010:178) om skatt på energi. Denna bestämmelse ersätts från och med den 13 februari 2023 av 18 § förordning (2022:181) om skatt på energi. Bestämmelsen i förordningen om skatt på energi behöver därmed ändras senast den 18 januari 2024.

Av kommissionens genomförandebeslut framgår att märkning ska ske med en produkt med handelsnamnet Accutrace™ Plus. Det vetenskapliga namnet är enligt bilagan till kommissionens genomförandebeslut butoxibensen (CAS-nummer 1126–79–0). Av genomförandebeslutet framgår vidare att medlemsstaterna ska fastställa en märkningsnivå för Accutrace™ Plus på minst 12,5 milligram per liter och högst 18,75 milligram per liter energiprodukt. Detta motsvarar en märkningsnivå på minst 9,5 milligram butoxibensen per liter och högst 14,25 milligram butoxibensen per liter energiprodukt.

På samma sätt som idag bör i förordningen om skatt på energi fastställas ett intervall inom vilket märkningsnivån är godtagbar. Såvitt framkommit är det mängden butoxibensen i den färdiga oljeprodukten som enklast kommer att kunna mätas vid den praktiska tillämpningen. Bestämmelsen i förordningen om skatt på energi föreslås därför utformas på sådant sätt att det anges att en oljeprodukt ska anses vara försedd med märkämne om den innehåller minst 9,5 och högst 14,25 milligram butoxibensen per liter olja. Eftersom ensamrätt under patentlagstiftningen (EP 2904072B1, giltigt till 2033) föreligger inom Europa för användandet av butoxibensen för detta ändamål innebär detta även ett krav på att använda Accutrace™ Plus i enlighet med kommissionens genomförandebeslut. Enligt den information som lämnats till kommissionen och medlemsstaterna från det företag som innehar patentet kommer Accutrace™ Plus vara tillgängligt såväl direkt från företaget som genom licensavtal, exempelvis med företag som tillverkar och tillhandahåller blandningar av märk- och färgämnen anpassade efter de olika medlemsstaternas krav.

En övergång till ett nytt märkämne innebär ett behov av anpassning för de aktörer som i dag märker bränsle och använder märkt bränsle.

Regeringen bedömer att det är lämpligt att utnyttja den möjlighet till övergångsperiod som kommissionens genomförandebeslut ger och föreslår därför att kravet på att använda det nya märkämnet ska gälla från och med den 18 januari 2024. För att praktiskt underlätta övergången för de som märker bränsle och använder märkt bränsle bedöms det dock vara lämpligt att möjliggöra användandet av det nya märkämnet redan från en tidigare tidpunkt. Det ger möjlighet till en mer flexibel övergång där leveranser av märkt bränsle successivt kan övergå till bränsle märkt med det nya märkämnet under en viss period. Det minskar även risken att företag efter övergången har rester av bränsle märkt med det nuvarande märkämnet vilka inte längre berättigar till skattenedsättning. Det föreslås därför att den nya lydelsen av 18 § förordningen om skatt på energi ska träda i kraft den 1 oktober 2023. Genom en övergångsbestämmelse föreslås samtidigt att ett bränsle som märkts enligt den äldre lydelsen av bestämmelsen anses vara försett med märkämne fram till och med den 17 januari 2024. Detta innebär att de båda märkämnena kan användas parallellt under perioden 1 oktober 2023 till 17 januari 2024. Från och med den 18 januari 2024 är det dock bara bränsle märkt med det nya märkämnet som uppfyller kraven på att vara märkt bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a lagen om skatt på energi, nedan LSE, och därmed berättigar till vissa skattenedsättningar.

Ett exempel kan illustrera hur övergångsbestämmelsen är avsedd att fungera. Företag A är skattskyldigt och levererar märkt bränsle för förbrukning i skepp. Företag A yrkar därvid avdrag för det levererade bränslet med stöd av 7 kap. 1 § första stycket 4 LSE. Den 1 oktober 2023 har företag A i sin depå kvar bränsle med det nuvarande märkämnet. Om detta tas emot i skepp under perioden 1 oktober 2023 – 17 januari 2024 kan avdrag medges med stöd av nämnda bestämmelse. När företag A under den nämnda perioden övergår till att märka bränsle med det nya märkämnet och detta levereras till kunden kan avdrag medges även för skatt på detta bränsle. Om företag A däremot skulle leverera bränsle märkt med det nuvarande märkämnet efter den 18 januari 2024 föreligger inte längre rätt till avdrag för skatten på bränslet. Bränslet är då inte längre att se som ett märkt bränsle. Bränslet utgör vid den tidpunkten i stället ett sådant bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE och skatt ska tas ut med där angivna skattesatser.

Enligt 2 kap. 9 § LSE får en bränsletank som förser motor på motordrivet fordon eller båt med bränsle (med vissa undantag) inte innehålla en oljeprodukt som är försedd med märkämne eller från vilken märkämnet har avlägsnats. Bestämmelser om sanktioner och kontroll kopplat till detta finns i 10 kap. LSE. För att minska risken för missbruk av bestämmelserna bör bränsle som märkts med nuvarande märkämne omfattas av dessa bestämmelser på samma sätt som bränsle som är märkt med det nya märkämnet under en viss tid efter den 18 januari 2024. Det föreslås därför att en övergångsbestämmelse införs som innebär att en oljeprodukt som innehåller märkämne enligt 18 § 1 i den äldre lydelsen anses vara försedd med märkämne enligt 2 kap. 9 § lagen (1994:1776) om skatt på energi fram till och med den 31 december 2024. Detta innebär att om en kontrollmyndighet under perioden fram till 31 december 2024 i ett fordon påträffar bränsle som är märkt med det nuvarande märkämnet eller från vilket det nuvarande märkämnet har avlägsnats gäller 2 kap. 9 § LSE på

samma sätt som om de påträffar ett bränsle som är märkt med det nya märkämnet eller från vilket det nya märkämnet har avlägsnats. Av det följer även att bestämmelserna om sanktioner i 10 kap. LSE tillämpas på samma sätt som om det hade varit fråga om det nya märkämnet.

Följdeffekter på färgen på bränslet

Utöver det gemensamma märkämnet har ett flertal medlemsstater, bl.a. Sverige, i dag nationella krav på att märkt bränsle även innehåller ett eller flera färgämnen. Kommissionens beslut om ett nytt gemensamt märkämne påverkar inte medlemsstaternas möjligheter att ställa krav på användande av färgämnen. Det nya märkämnet är färglöst. Användandet av ett färgämne bidrar till att underlätta kontrollen av märkta bränslen. Regeringen bedömer mot denna bakgrund att det nuvarande kravet på att utöver märkämnet även använda ett färgämne inte bör ändras.

Mot bakgrund av att det nya märkämnet är färglöst, i stället för att vara guldfärgat som nuvarande Solvent Yellow, kommer det färdiga bränslet efter inblandning av det nya märkämnet och det nuvarande blå färgämnet inte längre bli grönt utan i stället blått. En ändrad färg på det färdiga bränslet kan innebära visst behov av anpassning av t.ex. information och specifikationer från såväl berörda företag som myndigheter. Ett alternativ vore att försöka behålla den nuvarande gröna färgen på det färdiga bränslet. För att uppnå detta skulle det vara nödvändigt att antingen byta ut det nuvarande blå färgämnet mot ett grönt färgämne eller komplettera med ett gult färgämne. Båda alternativen skulle kräva att det kan identifieras ett lämpligt färgämne som är stabilt, fungerande i den form av bränslen som är aktuella och lämpligt ur andra perspektiv. Ett sådant byte eller tillägg skulle också medföra behov av anpassningar för berörda aktörer. Ett krav på att använda två färgämnen (t.ex. genom att nuvarande Solvent Yellow 124 behålls parallellt med det nya märkämnet såsom ett färgämne) skulle även medföra ytterligare komplexitet och kostnader. Det finns därmed såväl fördelar som nackdelar med de olika lösningarna. Sammantaget bedömer regeringen att det inte har framkommit skäl att byta till annat färgämne än det som i dag följer av förordningen om skatt på energi. Regeringen bedömer därmed att det nuvarande färgämnet bör behållas. Mot bakgrund av den ändrade färgen på det färdiga bränslet behöver dock formuleringen av bestämmelsen om färgämnet ses över. Ordet grön i bestämmelsen föreslås därför bytas ut mot blå.

4 Konsekvenser

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella ärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Syfte och alternativa lösningar

Förslaget genomför det byte av gemensamt märkämne som följer av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/197. Alternativet att inte besluta om något byte bedöms inte vara förenligt med EU-rätten.

Vad gäller ikraftträdandet skulle ett alternativ vara att genomföra bytet vid en tidigare tidpunkt. Det bedöms dock mindre lämpligt eftersom det inte ger företag och myndigheter lika mycket tid för att förbereda bytet. Ett annat alternativ vore att inte ha någon övergångsperiod vid bytet. Detta skulle dock göra övergången svårare att hantera för berörda företag och bedöms därmed mindre lämpligt.

Vad gäller färgämnet skulle alternativet att ta bort kravet på färgämne innebära sämre kontrollmöjligheter för myndigheterna och svårigheter även för andra aktörer att se om ett bränsle är märkt. I avsnitt 3 beskrivs även alternativen att byta färgämne eller ha två färgämnen.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms inte få några offentligfinansiella effekter.

Effekter för företag och enskilda

Bytet av märkämne innebär att företag som märker bränsle behöver införskaffa nya märkämnena och eventuellt anpassa sin utrustning till detta. Att det färdiga bränslet blir blått i stället för som i dag grönt (se avsnitt 3 för bakgrund om detta) kan eventuellt även kräva vissa uppdateringar av information och specifikationer.

I Sverige finns sju företag som är godkända att märka bränsle i sina skatteupplag. Fyra av de godkända företagen är verksamma inom handel och reparation av motorfordon och motorcyklar, ett företag är ett energiföretag, ett företag har raffinering av petroleumprodukter som huvudsaklig verksamhet och ett företag har utvinning av mineral som huvudsaklig verksamhet. Två av företagen inom handel och reparation är mikroföretag, de har alltså färre än tio anställda. Företaget inom mineralnäring kategoriseras som stort och har uppskattningsvis över 400 anställda. Övriga företag är medelstora företag. Uppgifterna om huvudsaklig verksamhet och antal anställda blir dock delvis missvisande då majoriteten av företagen ingår i större koncerner (varav fem är oljebolag). Märkning av bränsle får också göras på tulllager. Det räknas som en vanlig form av hantering, inget särskilt tillstånd från Tullverket krävs och därför förs inget separat register. Det har därför inte varit möjligt att få fram uppgiften om hur många företag som eventuellt gör detta utan ett skatteupplag.

Kostnaden för märkämnena i bränslen bedöms vara försumbar i relation till bränslepriset. Eventuella kostnadsökningar för bytet av märkämne antas inte bäras av de företag som märker bränslet utan övervältras på bränsleanvändarna. De användare som nyttjar skattebefriat bränsle är bland annat företag som sysslar med sjöfart, flygbolag och tågoperatörer.

Om ett företag som använder märkt bränsle inte har tömt sitt lager av bränsle märkt med det nuvarande märkämnet till den 18 januari 2024 kan en kostnad uppkomma för företaget eftersom det bränslet t.ex. inte längre är att se som märkt bränsle vid tillämpning av vissa bestämmelser om

avdrag och återbetalning. Då genomförandet sker först i början av år 2024 och en successiv övergång föreslås vara möjlig från den 1 oktober 2023 bedöms dock möjligheterna att undvika sådana effekter genom att planera inköp och lagring av märkt bränsle vara goda.

Förslaget bedöms inte ha några effekter för enskilda.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget innebär att de myndigheter som har ansvar att kontrollera märkning och användning av märkt bränsle, dvs. Skatteverket, Tullverket, Kustbevakningen och Polismyndigheten behöver anpassa sin kontrollverksamhet till det nya märkämnet. Det kan innebära behov av informationsinsatser internt och externt och eventuellt behov av ny analysutrustning. Informationsinsatser kan även behövas kring det faktum att det färdiga bränslet kommer att bli blått i stället för som i dag grönt (se avsnitt 3 för bakgrund om detta). Eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget genomför det byte av gemensamt märkämne som följer av kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/197. Att inte genomföra förslaget bedöms inte vara förenligt med EU-rätten. Vad gäller frågan om färgämne är detta inte reglerat på EU-nivå.

Övriga effekter

Förslaget bedöms inte få påverkan på den ekonomiska jämställdheten, sysselsättningen, miljön, integrationen, eller den kommunala självstyrelsen. Inga särskilda informationsinsatser bedöms nödvändiga utöver det som är beskrivet för myndigheterna.