

Lagrådsremiss

Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016

Stockholm den 25 juni 2015

Magdalena Andersson

Agneta Bergqvist
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga och en av regeringens högst prioriterade frågor. Regeringen vill intensifiera insatserna för att nå en fordonsflotta fri från fossila bränslen. Klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn ska minska. Det är därför angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att stimulera till en omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken. Utsläppen av växthusgaser i sektorerna utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter härrör till övervägande del från bensen och dieselbränsle förbrukat inom transportsektorn. Eftersom det föreligger ett samband mellan låga priser på fossila bränslen och hög drivmedelskonsumtion kan drivmedelsskatter skapa incitament för en mer energieffektiv utveckling av transporterna. Regeringen vill också se en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg. Höga drivmedelspriser ökar efterfrågan på mer bränslesnåla fordon samt alternativa transportmedel. I lagrådsremissen föreslås därför att energiskatten på fossil bensen och fossilt dieselbränsle höjs. På grund av att EU-rättens statsstödsregler sätter begränsningar för hur mycket lägre skatt som kan tas ut på biodrivmedel krävs också att energiskatten på vissa flytande biodrivmedel höjs för att undvika överkompensation. Med hänsyn till den utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruket för närvarande befinner sig i, föreslås att dessa näringar kompenseras för den höjning som görs av energiskatten på dieselbränsle 2016 genom att den nuvarande befrielsen från koldioxidskatten på sådant bränsle ökas.

Vidare föreslås att den årliga omräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för bensen och dieselbränsle förutom utvecklingen av konsumentprisindex (KPI) också ska beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom en schablon-

uppräknig med tillägg av två procentenheter till KPI-utvecklingen. Härigenom skapas ökade förutsättningar för att stegvis öka omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp.

I lagrådsremissen föreslås ett slopande av nedsättningen av koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industri- och kraftvärmeanläggningar utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter. Genom att slopa nedsättningarna från koldioxidskatten bedöms användningen av fossila bränslen och därigenom utsläppen från berörda verksamheter minska, samtidigt som principen om att förorenaren ska betala för miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls. Utöver förbättrad miljöstyrning medför slopade nedsättningar även att skattesystemet blir tydligare och mer överblickbart.

I lagrådsremissen föreslås också en begränsning av möjligheten att använda märkt, lågbeskattad olja i båtar. Förslaget innebär att enbart båtar som används uteslutande för annat än privat ändamål kan få använda märkt olja. Det föreslås också att bli tydligare att den som förvärvar bränsle utan skatt eller med lägre skatt till skepp, båtar och luftfartyg och använder bränslet för privat ändamål blir skattskyldig för den privata förbrukningen. Om ingen skatt eller den skatt som gäller för märkt olja har betalats för bränslet och bränslet används för privat ändamål ska den högre skatten som gäller för omärkt olja kunna tas ut av förvärvaren.

Samtliga ovanstående förslag föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

För hållbara biodrivmedel gäller i dag viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidskatt. Skattebefrielsen har hittills i sin helhet betraktats som ett driftsstöd av Europeiska kommissionen enligt EU-rättens statsstödsregler. En av förutsättningarna för att ge statsstöd är att stödet är nödvändigt. Detta innebär bl.a. att biodrivmedlen inte får bli billigare än de fossila bränslen de ersätter, dvs. de får inte överkompenseras. I syfte att minska risken för att E85 och låginblandad etanol överkompenseras föreslås att befrielsen från energiskatt på E85 och låginblandad etanol minskas. Detta förslag föreslås träda i kraft den 1 december 2015.

I lagrådsremissen föreslås även att dagens särskilda regler om skattefrihet för elektrisk kraft som producerats i bl.a. vindkraftverk begränsas och samordnas med nya regler som gäller för annan elproduktion. Förslaget innebär ett administrativt undantag från skatteplikt och en likabehandling av produktion från olika produktions sätt för att säkerställa förenligheten med unionsrätten. Förslaget innebär även en utvidgning av skattefriheten så att den omfattar vissa aktörer som tidigare varit utestängda från skattefriheten eftersom de säljer elektrisk kraft. Detta förslag föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

Innehållsförteckning

1	Beslut	5
2	Lagtext	6
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	10
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	25
3	Ärendet och dess beredning	28
4	Ändrad beskattning av drivmedel	28
4.1	Bakgrund	28
4.1.1	Energiskattedirektivet samt lagen om skatt på energi.....	28
4.1.2	Överkompensation och annat om EU:s statsstödsregler	30
4.2	Minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel	32
4.3	Höjd energiskatt på bensin och dieselbränsle samt minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.....	38
4.4	Omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar	44
4.5	Ökad befrielse från koldioxidskatt för dieselbränsle i jordbruks- och skogsbruksmaskiner	49
4.6	Konsekvensanalys	51
5	Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom vissa sektorer.....	59
5.1	Bakgrund	59
5.2	Slopad nedsättning av koldioxidskatten	61
5.3	Konsekvensanalys	64
6	Begränsning av möjligheten att använda märkt olja i båtar	66
6.1	Bakgrund	66
6.2	Möjligheten att använda märkt olja i båtar begränsas	68
6.3	Förvärvaren blir skattskyldig om bränslet förbrukas för privat ändamål	71
6.4	Konsekvensanalys	73
7	Förändrat undantag från skatteplikt för elektrisk kraft.....	74
7.1	Bakgrund	74
7.1.1	Förnybar energi i Sverige	74
7.1.2	Energibeskattnings och unionsrätten.....	76
7.2	Ändrade regler för undantag från skatteplikt.....	79
7.3	Viss elframställning från beskattade bränslen	92
7.4	Undantag från skattskyldighet som producent	95
7.5	Konsekvensanalys	98
8	Följändring efter tidigare ändring	101

9	Författningskommentar.....	102
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.1.....	102
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.2.....	103
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.3.....	109
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016.....	113
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	115
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna för promemorian	136
Bilaga 4	Utredningens lagförslag i berörda delar	137
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna för SOU 2013:46.....	140

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 a §¹

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 78 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Första stycket gäller dock inte för biogas eller för den bestånds-

Första stycket gäller dock inte för biogas.

¹ Senaste lydelse 2014:1496.

del av motorbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 som utgörs av etanol.

3 c §²

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 89 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelarnas andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Med redovisningsperiod förstås här en period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första och andra styckena gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelan omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Om beståndsdelan utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 79 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av etanol, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

² Senaste lydelse 2014:1496.

3 d §³

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 8 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

2. energiskatt med 84 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Avdrag enligt första stycket får under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelarnas andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Med redovisningsperiod förstås här en period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första och tredje styckena gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelan omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

1. energiskatt med 8 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Första och andra styckena gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelan omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

³ Senaste lydelse 2014:1496.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2015.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 9 kap. 4 § ska upphöra att gälla, dels att 2 kap. 1, 1 b och 9 §§, 4 kap. 1 och 12 §§, 5 kap. 3 §, 6 a kap. 1, 2, 2 a och 3 §§, 7 kap. 3 a och 3 c §§, 9 kap. 5 § och 12 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §¹

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 25 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 85 öre per liter
		1 kr 46 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	4 kr 6 öre per liter
		3 kr 28 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 88 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 7 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	6 kr 67 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41- 2710 19 49 eller 2710 19 61- 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och	850 kr per m ³	3 218 kr per m ³	4 068 kr per m ³

¹ Senaste lydelse 2013:970.

		ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 833 kr per m ³	3 218 kr per m ³	5 051 kr per m ³
		miljöklass 2	2 113 kr per m ³	3 218 kr per m ³	5 331 kr per m ³
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 259 kr per m ³	3 218 kr per m ³	5 477 kr per m ³
4.	2711 12 11- 2711 19 00	Gasol m.m. som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg
			1 092 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	4 477 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³
			939 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	3 348 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	646 kr per 1 000 kg	2 800 kr per 1 000 kg	3 446 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 28 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 88 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket *eller 1 b §*, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 68 öre per liter 1 kr 90 öre per liter 3 kr 71 öre per liter	2 kr 59 öre per liter 2 kr 59 öre per liter 2 kr 59 öre per liter	6 kr 27 öre per liter 4 kr 49 öre per liter 6 kr 30 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 50 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 9 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41- 2710 19 49 eller 2710 19 61- 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	848 kr per m ³ 2 308 kr per m ³ 2 588 kr per m ³ 2 733 kr per m ³	3 210 kr per m ³ 3 210 kr per m ³ 3 210 kr per m ³	4 058 kr per m ³ 5 518 kr per m ³ 5 798 kr per m ³ 5 943 kr per m ³

4.	2711 12 11- 2711 19 00	Gasol m.m. som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	3 376 kr per 1 000 kg	3 376 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	2 403 kr per 1 000 m ³	2 403 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	644 kr per 1 000 kg	2 793 kr per 1 000 kg	3 437 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 71 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 30 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses

likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §²

För kalenderåret 2016 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som *efter en årlig omräkning* motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2014. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2017 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4-6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt med belopp som

² Senaste lydelse 2009:1497.

motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses här det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2015.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

9 §³

Bränsletank som förser motor på motordrivet fordon eller båt med bränsle får inte innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne eller från vilken märkämnets har avlägsnats. Detta gäller dock inte båtar för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten har meddelats enligt fiskelagen (1993:787).

Första stycket gäller inte om oljeprodukten har förts in till Sverige i bränsletanken och har fyllts på i ett land där bränsletanken får innehålla en sådan produkt.

Beskattningsmyndigheten kan medge att bränsletank på båt som disponeras av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen eller annan statlig myndighet får innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne. Om det finns särskilda skäl kan sådant medgivande också lämnas för annan båt.

Beskattningsmyndigheten kan medge att bränsletank på båt som disponeras av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen eller annan statlig myndighet får innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne. Om det finns särskilda skäl kan sådant medgivande också lämnas för annan båt, *om den används uteslutande för annat än privat ändamål.*

Beslut om ett medgivande enligt tredje stycket får återkallas, om förutsättningarna för det inte längre finns. Beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

³ Senaste lydelse 2014:1023.

4 kap.

1 §¹

Skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt (skattskyldig) för bränslen som avses i 1 kap. 3 a § är den som

1. i egenskap av godkänd upplagshavare enligt 3 § hanterar bränsle enligt uppskovsförfarandet,

2. i egenskap av godkänd varumottagare enligt 6 eller 7 § tar emot bränsle som flyttats enligt uppskovsförfarandet,

3. säljer bränsle till Sverige genom distansförsäljning enligt 9 eller 9 b §,

4. tar emot beskattat bränsle enligt 10 §,

5. för in eller tar emot beskattat bränsle från ett annat EU-land till Sverige enligt 11 §,

6. i Sverige yrkesmässigt tillverkar eller bearbetar bränsle utanför ett skatteupplag,

7. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för ett visst ändamål men som använder bränslet för ett annat ändamål som medför att skatt ska betalas med ett högre belopp,

8. förvärvat bränsle som ger mindre destillat än 85 volymprocent vid 350°C och som använder bränslet för drift av motordrivna fordon,

9. i annat fall än som avses i 1–8, innehar skattepliktigt bränsle utanför ett uppskovsförfarande utan att skatten för bränslet har redovisats här.

9. i annat fall än som avses i 1–8, innehar skattepliktigt bränsle utanför ett uppskovsförfarande utan att skatten för bränslet har redovisats här,

10. förvärvat bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a och som använder bränslet

a) i skepp, när skeppet används för privat ändamål,

b) i båt, för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § har lämnats eller fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål, eller

c) i luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål.

12 §²

Skattskyldig för energiskatt för råttallolja samt för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i

¹ Senaste lydelse 2012:678.

² Senaste lydelse 2011:287.

1 kap. 3 a §, bränslen enligt 4 § samt vad gäller svavelskatt även bränslen enligt 3 kap. 1 § 1 är den som

1. godkänts som lagerhållare enligt 15 §,
2. i annat fall än som avses i 1 utvinner, tillverkar eller bearbetar bränsle,
3. i annat fall än som avses i 1 och 2 för in bränsle till Sverige från ett annat EU-land eller tar emot en sådan leverans, *och*
4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp.

3. i annat fall än som avses i 1 och 2 för in bränsle till Sverige från ett annat EU-land eller tar emot en sådan leverans,

4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp, *och*

5. *förvärvat bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a och som använder bränslet*

a) i skepp, när skeppet används för privat ändamål, eller

b) i båt, för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § har lämnats eller fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål.

5 kap.

3 §³

Skattskyldigheten inträder

1. för säljare eller mottagare vid distansförsäljning som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 3 respektive 4, när bränslet förs in till Sverige,

2. för den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 7 *eller* 8 eller enligt 4 kap. 12 § 4, när bränslet används för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp, *och*

2. för den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 7, 8 *eller* 10 eller enligt 4 kap. 12 § 4 *eller* 5, när bränslet används för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp, *och*

3. för den som är skattskyldig enligt 4 kap. 12 § 1 när

a) bränsle av honom levereras till en köpare som inte är godkänd lagerhållare eller till eget försäljningsställe för detaljförsäljning som inte utgörs av depå eller tas i anspråk för annat ändamål än försäljning, eller

b) han upphör att vara godkänd som lagerhållare, varvid han är skyldig att betala skatt för det bränsle som då ingår i hans lager.

³ Senaste lydelse 2012:836.

Nuvarande lydelse

6 a kap.

1 §⁴

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavel-skatt

9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	40 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen	Andra bränslen än	86 procent	40 procent	–

⁴ Senaste lydelse 2014:1024.

i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar

bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavel-skatt
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	–	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	–	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	–	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	89 procent	40 procent	–

2 §⁵

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a eller 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 b, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 20 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

2 a §⁶

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 900 kronor per kubikmeter.

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 380 kronor per kubikmeter.

3 §⁷

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 40 procent.

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon skattbefrielse enligt denna paragraf.

⁵ Senaste lydelse 2013:969.

⁶ Senaste lydelse 2009:1497.

⁷ Senaste lydelse 2009:1497.

7 kap.

3 a §

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 78 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

3 c §

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 79 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelens utgörs av etanol, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelens utgörs av någon annan beståndsdel än

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 50 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 73 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

som anges i 1 och som framställts av biomassa. som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Första och andra styckena gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Om beståndsdelens utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

5 §⁸

Beskattningsmyndigheten medger, i den omfattning som anges i andra–femte styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9 a, 9 b, 10, 11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttolja med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten,

2. annat ändamål än som avses under 1, med hela energiskatten på elektrisk kraft och med hela energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten på bränsle.

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttolja med 70 procent av energiskatten,

⁸ Senaste lydelse 2012:797.

Om leverans skett för tillverkningsprocessen i sådan industriell verksamhet som tillhör en verksamhetskategori som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG, medges dock återbetalning enligt

1. andra stycket 1 b med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och

2. andra stycket 1 c med 70 procent av energiskatten och 100 procent av koldioxidskatten.

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, ska energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärmeproduktion.

För bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon återbetalning av skatt enligt denna paragraf.

12 kap.

1 §⁹

Beslut enligt denna lag får överklagas *hos* allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och sökanden.

Beslut som meddelas av regeringen får inte överklagas.

Beslut enligt denna lag får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och sökanden.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

⁹ Senaste lydelse 2010:1824. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 2 och 5 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

2 §¹⁰

Elektrisk kraft är inte skattepliktig om den

1. framställts i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft,

2. i annat fall framställts i Sverige av en producent som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt och som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft,

3. till lägre effekt än 50 kilowatt utan ersättning levererats av en producent eller en leverantör till en förbrukare som inte står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,

4. framställts och förbrukats på fartyg eller annat transportmedel,

5. förbrukats för framställning av elektrisk kraft, eller

6. framställts i ett reservkraftsaggregat.

1. framställts i Sverige

a) i en anläggning med en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt,

b) av någon som förfogar över en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt, och

c) den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen (1997:857),

2. till lägre effekt än 50 kilowatt utan ersättning levererats av en producent eller en leverantör till en förbrukare som inte står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,

3. framställts och förbrukats på fartyg eller annat transportmedel,

4. förbrukats för framställning av elektrisk kraft,

5. framställts i Sverige i ett reservkraftsaggregat, och den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen, eller

6. framställts i Sverige

a) i en anläggning med en

¹⁰ Senaste lydelse 2005:960.

sammanlagd installerad effekt av mindre än 100 kilowatt,

b) från bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1-6

c) av någon som förfogar över en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt, och

d) den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen.

Vad som i första stycket 1 a respektive b anges om installerad generatoreffekt ska för elektrisk kraft som framställs från

1. vind eller vågor, motsvaras av 125 kilowatt installerad generatoreffekt,

2. sol, motsvaras av 255 kilowatt installerad topp effekt, och

3. annan energikälla utan generator, motsvaras av 50 kilowatt installerad effekt.

När elektrisk kraft framställs från olika energikällor ska, vid bedömningen av förutsättningarna i första stycket 1 a, b respektive 6 c, de installerade effekterna läggas samman. Vid sammanläggningen ska de effekter som avses i andra stycket först räknas om till motsvarande 50 kilowatt installerad generatoreffekt vid bedömningen av förutsättningarna i första stycket 1 a, respektive b. Vid bedömningen av förutsättningarna i 6 c ska omräkning först ske till motsvarande 100 kilowatt installerad generatoreffekt.

5 §¹¹

Skyldig att betala energiskatt (skattskyldig) är den som i Sverige

1. yrkesmässigt framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),

2. yrkesmässigt levererar av honom framställd skattepliktig elektrisk

¹¹ Senaste lydelse 2004:1197.

kraft eller av annan framställd elektrisk kraft (leverantör),

3. för annat ändamål än som avses i 9 § 1-5 säljer eller förbrukar elektrisk kraft, som förvärvats utan skatt mot försäkran enligt 11 §,

4. för annat ändamål än det som var föremål för skattefriheten, säljer eller förbrukar elektrisk kraft för vilken avdrag för skatt har gjorts enligt 9 § 7.

Den som godkänts att delta i ett program för energieffektivisering enligt 3 § lagen (2004:1196) om program för energieffektivisering och som förbrukat elektrisk kraft för vilken avdrag för skatt har gjorts enligt 9 § 6–7 eller skatten återbetalats enligt 13 § är skyldig att betala energiskatt om tillsynsmyndigheten beslutar att,

1. åtagandena enligt 14 eller 15 § lagen om program för energieffektivisering inte är uppfyllda, eller

2. återkalla godkännanden enligt 12, 17 eller 18 § lagen om program för energieffektivisering.

Den för vars räkning elektrisk kraft förs in till Sverige och den som utan att betala ersättning tar emot skattepliktig elektrisk kraft anses ha framställt den elektriska kraften.

Med tillsynsmyndighet i andra stycket, 7 b § första stycket och 11 c § första stycket menas den myndighet som avses i 19 § lagen om program för energieffektivisering.

Skattskyldig enligt första stycket 1 är inte den som framställer elektrisk kraft enbart i enlighet med 2 § första stycket 1 a och b.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för elektrisk kraft som har framställts före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Inför budgetpropositionen för 2016 är det angeläget att skatteförslag kan förberedas genom remittering och granskning av Lagrådet. Om förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2016, och med vilken utformning, blir beroende av de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

En promemoria *Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016* har därför tagits fram inom Finansdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Förslagen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2015/1733).

I de delar som rör förändrat undantag från skatteplikt för elektrisk kraft har Utredningen om nettodebitering av el i sitt betänkande Beskattning av mikroproducerad el m.m. (SOU 2013:46) föreslagit förändrade undantag från skatteplikt för energiskatt på elektrisk kraft samt skattskyldighet för energiskatt. Betänkandets lagförslag i dessa delar finns i bilaga 4. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i bilaga 5. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2013/2381).

4 Ändrad beskattning av drivmedel

4.1 Bakgrund

4.1.1 Energiskattedirektivet samt lagen om skatt på energi

Lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, reglerar skatter på bränslen och el. Skattereglerna är anpassade till energiskattedirektivet¹. Direktivet innehåller bestämmelser om vad som ska beskattas och hur detta ska ske. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som i LSE är att bränslen och elektrisk kraft ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Energi- och koldioxidskattesatserna på fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § LSE. Sedan 1995 finns regler i LSE om att årligen räkna om energiskattesatserna på elektrisk kraft samt energi- och koldioxidskattesatserna på fossila bränslen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prisförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning). Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna. Varje år, senast i november, ska regeringen i en

¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

förordning lägga fast det kommande kalenderårets energi- och koldioxidskattesatser med hänsyn till den historiska utvecklingen av KPI. I vissa fall har andra ändringar gjorts av skattesatserna än de som följer av denna lagstadgade indexomräkning. En indexomräkning har då vanligtvis ingått som en del i de ändrade skattesatserna och den lagstadgade indexeringen har skjutits fram till följande år.

Artikel 16.1 i energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att helt eller delvis tillämpa skattebefrielse för bl.a. produkter som framställts av biomassa. Ett förbehåll för skattebefrielsen är att den inte får medföra någon överkompensation för merkostnaderna för framställning av de aktuella bibränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet). De bibränslen som definieras som energiprodukter enligt 1 kap. 3 § LSE är skattepliktiga enligt 2 kap. 3 § LSE. Övriga biodrivmedel är skattepliktiga genom 2 kap. 4 § första stycket 1 LSE. Skatt ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle enligt 2 kap. 1 § LSE.

Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. Av 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE framgår att en skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel (dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa) under förutsättning att motorbränslet inte utgör bensen eller dieselbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Om biodrivmedlet utgör fettsyrametylester (Fame) följer dock av 7 kap. 3 a § första stycket 1 LSE att avdraget för energiskatten är begränsat till 44 procent. Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § tredje stycket LSE att en skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Enligt 7 kap. 3 c § LSE får avdrag också göras för hela koldioxidskatten och 89 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensen. För låginblandning i dieselbränsle gäller motsvarande möjlighet att göra avdrag enligt 7 kap. 3 d § LSE med hela koldioxidskatten och 8 procent av energiskatten om beståndsdel utgörs av Fame och med 84 procent om det rör sig om en annan beståndsdel som framställts av biomassa.

För både biodrivmedel i bensen och biodrivmedel i dieselbränsle gäller att avdragsrätten är begränsad och maximalt kan uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel som låginblandas i bensen eller dieselbränsle. Denna begränsning gäller dock inte för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa, t.ex. HVO eller syntetiska motorbränslen.

En förutsättning för samtliga fall av avdragsrätt för skatt på bränslen som framställts av biomassa är att bränslet omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen. För biogas gäller dock detta krav endast för motorbränsle för transportändamål. Kravet på hållbarhet grundar sig på krav i artikel 17.1 c i det s.k. förnybart-

direktivet² om att biodrivmedel samt flytande bibränslen för uppvärmningsändamål måste uppfylla fastlagda hållbarhetskriterier för att få dels räknas med vid mätning av hur väl kraven rörande nationella mål och kvoter för energi från förnybara källor uppfylls, dels ges finansiellt stöd.

4.1.2 Överkompensation och annat om EU:s statsstödsregler

Både koldioxidskatten och energiskatten är att anse som miljörelaterade skatter. Nedsättning av eller befrielse från skatterna kan vara utformade så att åtgärderna definitionsmässigt utgör statsstöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Europeiska kommissionen antog under 2008 gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd, förkortat miljöstödsriktlinjerna (EUT C 82, 1.4.2008, s. 1). Detta regelverk kan aktualiseras t.ex. vid stödåtgärder i form av befrielse från miljörelaterade skatter som koldioxidskatt och energiskatt. Miljöstödsriktlinjerna har från och med den 1 juli 2014 ersatts av nya riktlinjer för miljöskydd och energi 2014-2020 (EUT C 200, 28.6.2014, s. 1), förkortat miljö- och energistödsriktlinjerna, som tillämpas av kommissionen vid beslut i statsstödsärenden från och med detta datum. Medlemsstaterna är skyldiga att anpassa befintliga stödordningar till de nya riktlinjerna inom en viss tid.

Grundförutsättningarna för att statsstöd till skydd för miljön ska kunna ges är att stödet har en stimulanseffekt, att det är nödvändigt för att åtgärden ska komma till stånd och är proportionellt. Dessa förutsättningar behandlas närmare i kommissionens riktlinjer. Ett stöd som ges för bränslen som framställts av biomassa får kompensera endast för merkostnaderna för framställningen av bränslet i förhållande till det fossila bränsle som ersätts. I annat fall bedöms överkompensation inträda. Vidare gäller, till följd av bestämmelser i förnybartdirektivet, ett krav på hållbarhet för stöd till biobränslen.

Riksdagen beslutade under hösten 2013 om att införa ett kvotpliktsystem samt åtföljande ändringar av energibeskattningen (prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:FiU1, rskr. 2013/12:56). Energibeskattningen utformades på ett sådant sätt att den ansågs följa skattesystemets natur och logik och därmed inte utgöra statsstöd. För att erhålla rättslig säkerhet om denna statsstödsbedömning har regeringen lämnat in en ansökan till kommissionen (se statsstödsärende SA.36972). Eftersom kommissionen vid tidpunkten för riksdagens beslut ännu inte godkänt den svenska ansökan, överlämnade riksdagen åt regeringen att besluta om när lagarna skulle träda i kraft. Inom ramen för den preliminära granskningen av de anmälda åtgärderna har det framkommit att kommissionen varken kan fatta beslut om att de inte utgör stöd eller om att de utgör förenligt stöd. Mot bakgrund härav har riksdagen under hösten 2014 beslutat att såväl lagen (2013:984) om kvotplikt för

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16).

biodrivmedel som lagen (2013:957) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska utgå (se prop. 2013/14:246, bet. 2014/15:SkU4, rskr. 2014/15:3).

Ansökan i statsstödsärendet SA.36972 är fortfarande under beredning hos kommissionen. Kommissionen har genom beslut i statsstödsärende SA.38421 den 24 juni 2014 förlängt tidigare statsstödsgodkännande av de nuvarande skattelättnaderna för flytande biodrivmedel t.o.m. utgången av 2015 (EUT C 63, 20.2.2015, s. 5). Ett motsvarande beslut har samma dag meddelats rörande biogas som drivmedel.

Den generella skattebefrielsen för bl.a. biogas uppfyller inte kraven enligt de nya miljö- och energistödsriktlinjerna och regeringen kan därför inte, som *Energigas Sverige* framför, ansöka om statsstödsgodkännande för skattebefrielse för biogas enligt nuvarande regler i LSE t.o.m. utgången av 2020. I syfte att ge skäligt rådrum för de pågående diskussionerna med kommissionen om möjligheterna till en långsiktigt hållbar lösning för den framtida utformningen av beskattningen av såväl flytande som gasformiga biodrivmedel, har regeringen av kommissionen getts möjlighet att ansöka om godkännande av en kortare tids övergångslösning.

Regeringen har den 3 februari 2015 hos kommissionen ansökt om en ytterligare förlängning av statsstödsgodkännandena med ett år, t.o.m. utgången av 2016. Ansökningarna är under beredning hos kommissionen. För Sverige positiva beslut i dessa ärenden är, enligt regeringens bedömning, beroende av utvecklingen av diskussionerna om en mer långsiktig utformning av skattereglerna i förening med övriga ekonomiska eller administrativa styrmedel på området.

Regeringen är enligt de statsstödsbeslut som gäller t.o.m. den 31 december 2015 skyldig att rapportera till kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges till biodrivmedel alternativt vidta korrigerande åtgärder för att åtgärda överkompensationen senast under andra halvåret 2015.

En skattskyldig som gör avdrag för skatt på flytande biobränslen enligt 7 kap. 3–4 §§ LSE är skyldig att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin rapportering till kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statsstöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med EU-reglerna om statsstöd. Eftersom rapporteringen för 2013 visade på överkompensation för vissa biodrivmedel har kommissionen förenat sitt statsstödsgodkännande av den 24 juni 2014 med villkor att en reform görs av det svenska övervakningssystemet för dessa bränslen, i syfte öka prognosernas kvalitet och göra dem mer tillförlitliga och att sammanställa övervakningsrapporter oftare än en gång om året.

Energiskatt på biodrivmedel på grund av överkompensation påfördes för första gången den 1 januari 2013 då befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensen minskades från 100 till 89 procent av den energiskatt som gällde för bensen. Befrielsen för biodrivmedel som låginblandas i dieselbränsle minskades samtidigt till 84 procent av den energiskatt som gällde för dieselbränsle. Den 1 januari 2015 sänktes befrielsen för låginblandad Fame från 84 till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Samtidigt sänktes

energiskattebefrielsen för höginblandad Fame från 100 till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. De tidigare förändringarna på grund av överkompensation förtydligas i Tabell 4.1.

Tabell 4.1 Tidigare förändringar av beskattningen av biodrivmedel till följd av överkompensation

Åtgärd	Ikraftträdande
Energiskattebefrielsen för biodrivmedel som låginblandas i bensin minskas från 100 till 89 procent	1 Januari 2013
Energiskattebefrielsen för biodrivmedel som låginblandas i dieselbränsle minskas från 100 till 84 procent	1 Januari 2013
Energiskattebefrielsen för låginblandad Fame minskas från 84 till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle	1 Januari 2015
Energiskattebefrielsen för höginblandad Fame minskas från 100 till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.	1 januari 2015

4.2 Minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel

Regeringens förslag: Befrielsen från energiskatt minskas för etanol som låginblandas i bensin från 89 procent till 79 procent samt för höginblandad etanol från 100 procent till 78 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Andra låginblandade biodrivmedel än etanol respektive fettsyrametylester ges full befrielse från energiskatt.

Begränsningen av skattebefrielsen till att endast gälla upp t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle slopas. Ändringarna träder i kraft den 1 december 2015.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorians förslag framgår dock inte klart att den minskade befrielsen från energiskatt för höginblandad etanol enbart avser etanolbränsle för gnisttända motorer (E85) och inte etanolbränsle för kompressionstända motorer (ED95). Promemorians förslag innebär inte att begränsningen av skattebefrielsen till att endast gälla upp t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle slopas samt att andra låginblandade biodrivmedel än etanol respektive fettsyrametylester (Fame) ges full befrielse från energiskatt. Promemorians förslag innebär en något lägre skattebefrielse för höginblandad.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Tullverket, Statskontoret, Sjöfartsverket, Energimarknadsinspektionen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Ekonomistyrningsverket (ESV), Svenska Flygbranschen, Svenska Gjuteriföreningen, Umeå universitet, Sveriges Åkeriföretag, Fortum Sweden AB, Greenpeace, Svensk Solenergi och Svensk Vindenergi* har inga synpunkter på förslaget. *Skatteverket* har inget att erinra mot

förslaget men har vissa synpunkter på bestämmelsernas lagtekniska utformning.

Havs- och Vattenmyndigheten och *Tillväxtanalys* avstår från att lämna synpunkter på förslaget.

Energimyndigheten och *Konjunkturinstitutet (KI)* tillstyrker förslaget. *Energimyndigheten* förordar dock en fortsatt utredning om vilken nivå minskningen ska ligga på eftersom förslaget har grund i överkompensationsberäkningarna som, om oljepriserna ligger kvar på dagens nivåer, innebär det att etanol för både låginblandning och E85 blir dyrare än de fossila motsvarigheterna. KI anför att minskad skattebefrielse av biodrivmedel ökar kostnadseffektiviteten i styrningen mot energieffektiviseringsmålet.

Naturvårdsverket, *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)*, *Naturskyddsföreningen*, *Stockholms stad*, *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)*, *Skogsägarna*, *Näringslivets Regelnämnd*, *Svensk kollektivtrafik*, *Svenska Trädbränsleföreningen (Trädbränsleföreningen)*, *Sveriges Bussföretag* och *VärmlandsMetanol AB* avstyrker förslaget.

Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), *Energimyndigheten*, *SEKAB*, *Motorbranschens Riksförbund*, *BIL Sweden* och *2030-sekretariatet* anför att lagtexten måste förtydligas så att det framgår att den föreslagna minskade energiskattebefrielsen för höginblandad etanol endast gäller E85 och inte ED95.

Svebio och Stockholms stad menar att förslaget innebär en försämrad miljö- och klimatstyrning inom transportsektorn, försvagar den svenska klimatpolitiken samt minskar möjligheten att uppnå målet om en fossiloberoende transportsektor 2030. Svebio, Stockholms stad, LRF och Skogsägarna menar också att förslaget strider mot Lissabonfördragets artiklar om klimat- och energipolitik.

Svensk kollektivtrafik och Trädbränsleföreningen menar att det inte förefaller helt klarlagt att EU-reglerna verkligen kan anses utesluta ytterligare kompensation för att gynna bibränslen, då EU tidigare har godkänt att det nuvarande svenska systemet inte innebär någon överkompensation. Svensk kollektivtrafik anför vidare att återbetalningsskyldighet endast borde äga rum om subventioner är illegala och bryter mot EU:s statsstödsregler och menar att regeringen bör klargöra med EU-kommissionen innan några skattehöjningar genomförs. Svensk kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag menar också att regeringen bör avvakta utgången av kommissionens beredning av regeringens ansökan om en ytterligare förlängning av statsstöds-godkännandet med ett år t.o.m. utgången av 2016. *Svenskt Näringsliv* och *Näringslivets skattedelegation (NSD)* anför att beskattningen av etanol kännetecknas av ryckighet och ifrågasätter om inte Sverige övertolkar de statsstödsregler som angivits som motiv till förslaget. Även *VärmlandsMetanol AB* är kritiska till regeringens tolkning av statsstödsreglerna och menar att kommissionen inte har rätt att lägga sig i hur medlemsstaterna beskattar biodrivmedel. LRF och Skogsägarna tycker att det är förvånande att regeringen låter EU:s statsstödsregler styra skattepolitiken för biodrivmedel.

LRF, Skogsägarna, Svebio, Stockholms stad och Trädbränsleföreningen menar att Finansdepartementet och *Energimyndigheten* i beräkningarna av överkompensationen inte

tillräckligt tagit hänsyn till det prisfall som inträffat för fossila drivmedel och att skattehöjningarna för biodrivmedel är för stora. SPBI anför att det bör utredas hur kostnaderna att tvingas ha ett överdimensionerat distributionssystem fångats upp i rapporteringen till Energimyndigheten. 2030-sekretariatet anger att marknaden inte bedömer att E85 är överkompenserat eftersom volymkundsrabatter, tillgång till mackar, tätare serviceintervall, sämre andrahandsvärde etc. inte beaktats i överkompensationsberäkningen. 2030-sekretariatet efterfrågar tätare justeringar av skattesatserna och varnar för en övertro på OECD:s prognoser.

2030-sekretariatet är kritiskt till att förslaget föreslås träda i kraft den 1 december 2015, vilket är en månad tidigare än den föreslagna höjningen av energiskatten på bensin och dieselbränsle.

Energigas Sverige, Jernkontoret, LRF, Näringslivets Regelnämnd, Regelrådet, Skogsägarna och Svenskt Näringsliv riktar kritik mot konsekvensanalysen som anses summarisk och inte uppfyller gällande krav.

SPBI och Naturvårdsverket anser att det föreligger en konkurrensnedvridning mellan olika produkter eftersom vissa biodrivmedel som används för låginblandning har en begränsad avdragsrätt upp till och med 5 volymprocent under en redovisningsperiod.

Ett flertal remissinstanser har också lämnat synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

Bakgrund för förslaget: För hållbara biodrivmedel gäller i dag, som utvecklats i avsnitt 4.1, viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidskatt. Skattebefrielsen har hittills i sin helhet betraktats av kommissionen som ett driftstöd enligt de regler om statsstöd som finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (jfr avsnitt 4.1).

Energimyndigheten har i uppdrag att årligen rapportera till regeringen om de skattebefriade biodrivmedlen överkompenserats enligt EU:s regler om statligt stöd, eftersom en av förutsättningarna för att kunna ge statsstöd är att det är nödvändigt. Detta innebär bl.a. att ett stöd som ges för bränslen som framställs av biomassa endast får kompensera för merkostnaderna för framställningen av bränslet i förhållande till det fossila bränsle som ersätts. Myndighetens övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel 2014 finns tillgänglig i Miljö- och energidepartementet, dnr. M2015/978/Ee. Kostnads kalkylen i rapporten visar att överkompensation förelåg för höginblandad etanol (E85), fettsyrametylester (Fame), både i höginblandad och i låginblandad form samt låginblandad etanol. Enligt rapporten uppgick 2014 överkompensation av höginblandad etanol till 1,31 kronor och av låginblandad etanol samt ETBE till 0,65 kronor, allt per liter. För låginblandad Fame uppgick överkompensationen till 1,43 kronor per liter och för höginblandad Fame uppgick den till 0,93 kronor per liter. Övrig användning av biodrivmedel som omfattas av gällande statsstödsbeslut överkompenserades inte under perioden.

Energimyndigheten har även i uppdrag att göra en bedömning av hur överkompensationen kan utvecklas 2015. Myndigheten påpekar i sin bedömning att energiskatten på Fame höjdes den 1 januari 2015 för att åtgärda konstaterad överkompensation 2013. Utifrån dessa höjningar samt de skattesatser på de fossila bränslena som gäller fr.o.m. den 1

januari 2015 förväntas överkompensationen 2015 vara lägre än den som redovisats för 2014. Slutligen konstaterar Energimyndigheten att priserna på fossilt dieselbränsle respektive bensin sjönk markant under 2014 års sista månader. Om det låga priset håller i sig bedömer Energimyndigheten att endast etanol för höginblandning i E85 kommer att vara överkompenserad under 2015.

Skälen för regeringens förslag: Det är angeläget att skatteregler och åtgärder är hållbara och försvarbara i ett EU-rättsligt perspektiv. Stabila villkor är också viktiga för de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel samt för de företag som tillverkar fordon som drivs med dessa drivmedel.

Diskussioner pågår med kommissionen om hur den svenska energibeskattningen kan utformas så att den inte anses som ett stöd till biobränslen. Eftersom Sveriges befrielse från hela eller delar av skatterna för biodrivmedel är utformade så att kommissionen betraktar åtgärderna som statsstöd måste stödordningen dock nu uppfylla kraven i kommissionens miljöstödsriktlinjer och prövas av kommissionen. Sverige kan därför inte fatta beslut om en utformning av beskattningen av biodrivmedel som innefattar statsstöd utan att stödet har godkänts av kommissionen. Om en konstaterad överkompensation inte åtgärdas kan de företag som överkompenseras bli skyldiga att betala tillbaka den del av skattebefrielsen som motsvarar överkompensationen jämte ränta.

För 2014 överkompenserades E85 (höginblandad etanol) med 1,31 kronor per liter och överkompensationen på låginblandad etanol uppgick till 0,65 kronor per liter. För låginblandad Fame uppgick överkompensationen till 1,43 kronor per liter och för höginblandad Fame uppgick överkompensationen till 0,93 kronor per liter. Eftersom energiskatten på Fame höjdes den 1 januari 2015 för att åtgärda konstaterad överkompensation 2013 kan dock en del av den överkompensation för Fame som uppstod 2014 redan ses som åtgärdad. Samtidigt höjdes dock även energi- och koldioxidskatterna på dieselbränsle och bensin från och med 1 januari 2015 (se prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122).

Det är rimligt att hänsyn tas till den prognostiserade oljeprisutvecklingen för 2015 och 2016 vid åtgärdande av den överkompensation som uppstod under 2014. Utifrån OECD-FAO:s prisprognos på råvarorna som används för att producera Fame och etanol samt bedömningar av prisutvecklingen för fossila drivmedel har överkompensationen prognostiserats för resterande del av stödperioden och 2016. Prognosen tyder på att, utifrån nu gällande skatteregler, endast etanol för låginblandning och i E85 kan komma att vara billigare än sin fossila motsvarighet 2015 och 2016. Regeringen håller med *2030-sekretariatet* om att prognoser över framtida pris är osäkra och beror på en rad faktorer som inte Sverige alltid kan påverka. Vissa remissinstanser menar att inte tillräcklig hänsyn tagits till nuvarande oljepriser samt till det dalande världsmarknadspriset på råolja. Regeringen anser dock att nivåerna är väl avvägda utifrån den osäkerhet om bl.a. framtida världsmarknadspris på olja och växelkurs som råder för 2016. Regeringen håller med *Energimyndigheten* om att det är viktigt att följa utvecklingen så att energiskatten på biodrivmedel är på en lämplig nivå utifrån statsstödsregelverket. Det är även angeläget att säkerställa att

överkompensation inte inträffar 2016 då många bedömare menar att världsmarknadspriset på olja kan stiga.

I syfte att minska sannolikheten för att etanol i E85 och låginblandad etanol överkompenseras under stödperioden, föreslås följande minskningar av befrielsen från energiskatt på E85 och låginblandad etanol. Befrielsen från energiskatt minskas för etanol som låginblandas i bensin från 89 procent till 79 procent samt för etanol i E85 från 100 procent till 78 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Minskningarna av befrielsen baseras på prognosen för framtida överkompensation under stödperioden och tar viss höjd för osäkerheten i denna prognos. Det bör noteras att samtliga biodrivmedel, till skillnad från fossil bensin och fossilt dieselbränsle, även fortsättningsvis är helt befriade från koldioxidskatt. Eftersom t.ex. metanol och andra biodrivmedel som kan låginblandas i bensin inte i nuläget bedöms riskera överkompensation föreslås att dessa biodrivmedel ges full befrielse från energiskatt. Motsvarande föreslås även gälla för andra låginblandade biodrivmedel än Fame i fossilt dieselbränsle.

Då världsmarknadspriset på olja förväntas vara fortsatt lågt minskar sannolikheten för framtida överkompensation. Detta bedöms delvis kunna fungera som en säkerhetsmarginal mot att biodrivmedlen åter igen blir överkompenserade under stödperioden. Av denna anledning behöver enligt regeringens bedömning inte den konstaterade överkompensationen på Fame och endast delar av överkompensationen på etanol 2014 åtgärdas.

Enligt det statsstödsbeslut som gäller t.o.m. den 31 december 2015 avseende skattebefrielsen för biodrivmedel, är regeringen skyldig att rapportera till kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges till de flytande biobränslena alternativt vidta korrigerande åtgärder för att åtgärda överkompensationen senast under andra halvåret 2015. Regeringen delar därför inte 2030-sekretariatets uppfattning att förslagen till minskad skattebefrielse bör träda ikraft den 1 januari 2016, då det skulle innebära att ändringen träder i kraft för sent.

Det statsstödsbeslut som ger Sverige rätt att tillämpa skattebefrielse för flytande biodrivmedel är villkorat av att skattebefrielsen inte får leda till att biodrivmedlen överkompenseras. Om Sverige inte uppfyller villkoren enligt beslutet innebär det ett missbruk av stöd enligt artikel 16 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Missbruk av stöd föreligger när stöd har utgått i strid med villkoren i statsstödsbeslutet. Förfarandet vid missbruk av stöd är detsamma som vid olagligt stöd, dvs. medlemsstaten är skyldig att återkräva stödet från stödmottagaren. De företag som överkompenseras riskerar alltså att bli skyldiga att betala tillbaka den del av skattebefrielsen som motsvarar överkompensationen jämte ränta från den dag då företaget fick del av skattebefrielsen, om inga åtgärder vidtas för att minska risken för fortsatt överkompensation. Regeringen bedömer också att Sverige inte kommer att få något beslut om förlängning av det nuvarande statsstödsgodkännandet, om inte villkoren i det nuvarande beslutet uppfyllts, d.v.s. att uppkommen överkompensation åtgärdas senast under andra halvåret 2015. Regeringen anser därför att befrielsen

från energiskatt bör minskas för vissa biodrivmedel i enlighet med vad som redovisas ovan. Regeringen delar inte vad *Svenskt Näringsliv*, *NSD*, *VärmlandsMetanol AB*, *LRF* och *Skogsägarna* anför om att EU-rätten inte har rätt att lägga sig i den svenska skattebefrielsen och att regeringen inte borde låta EU:s statsstödsregler styra skattepolitiken för biodrivmedel. Den svenska skattebefrielsen av biodrivmedel är, som utvecklas ovan, utformad så att den av kommissionen anses utgöra ett statsstöd och därmed måste de regler som EU-rätten ställt upp på området följas. Regeringen instämmer inte heller i vad *Svebio*, *Stockholms stad*, *LRF* och *Skogsägarna* anför om Lissabonfördraget, eftersom det oaktat EU-fördragets regler om gemenskapens klimat- och energipolitik krävs att svensk lagstiftning är utformad på ett sådant sätt att reglerna om statsstöd i fördragen följs.

Regeringen håller med de remissinstanser som anför att lagtexten bör förtydligas så att det framgår att den minskade energiskattebefrielsen för höginblandad etanol endast gäller E85 och inte ED95. Lagtexten förtydligas därför så att det framgår att den minskade skattebefrielsen för höginblandad etanol avser etanolbränsle för gnisttända motorer, vilket är en annan benämning på bensinmotorer. ED95 är ett drivmedel som ersätter dieselbränsle och används i s.k. kompressionsmotorer.

Enligt kommissionens riktlinjer får inte skattebefrielsen för ett biodrivmedel överstiga skillnaden mellan dess produktionskostnad och marknadspriset för energiformen det ersätter. Det är därför inte möjligt att tillmötesgå de remissinstanser som menar att användarkostnaden och klimataspekten måste vägas in tydligare, eftersom det inte påverkar kommissionens bedömning av när man bedömer om det råder överkompensation eller inte.

Regeringen håller med *SPBI* och *Naturvårdsverket* om att begränsningen av skattebefrielsen för biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle bör tas bort. På så sätt förbättras möjligheterna att mängderna låginblandade biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle ökar. Exempelvis förbättras förutsättningarna för att bensin med upp till 10 volymprocent etanol, s.k. E10, lanseras på den svenska marknaden. Regeringen föreslår därför ett slopande av den nu gällande begränsningen till att endast gälla upp t.o.m. 5 volymprocent slopas.

Förslaget föranleder ändringar i 7 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 december 2015. Behovet av att åtgärda överkompensationen under löpande stödperiod är enligt regeringens uppfattning att anse som sådana särskilda skäl som gör att det bör tillåtas att förslaget träder i kraft under ett löpande budgetår.

4.3 Höjd energiskatt på bensin och dieselbränsle samt minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel

Regeringens förslag: Energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle höjs, utöver den årliga omräkningen med hänsyn till utvecklingen av konsumentprisindex, med 44 öre per liter för bensin och med 48 öre per liter för dieselbränsle.

Utöver vad som föreslås i avsnitt 4.2 minskas befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin till 74 procent samt för höginblandad etanol (E85) till 73 procent av den energiskatt som gäller för bensin.

För fettsyrametylester som höginblandas i dieselbränsle ökas befrielsen från energiskatt från 44 till 50 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorians förslag framgår dock inte klart att den minskade befrielsen från energiskatt för höginblandad etanol enbart avser etanolbränsle för gnisttända motorer (E85) och inte etanolbränsle för kompressionstända motorer (ED95). I promemorian föreslås också att skattebefrielsen för HVO minskas. Promemorians förslag innebär en något lägre skattebefrielse för höginblandad etanol.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Tullverket, Statskontoret, Energimarknadsinspektionen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Svenska Flygbranschen, Svenska Gjuteriföreningen, Umeå universitet, Ekonomistyrningsverket, Fortum Sweden AB, Greenpeace, Svensk Solenergi och Svensk Vindenergi* har inga synpunkter på förslaget. *Skatteverket* har inget att erinra mot förslaget men har vissa synpunkter på bestämmelsernas lagtekniska utformning.

Havs- och Vattenmyndigheten och *Tillväxtanalys* avstår från att lämna synpunkter på förslaget.

Naturvårdsverket, Jordbruksverket, Energigas Sverige och *Magnus Nilsson Produktion* tillstyrker förslaget.

Energimyndigheten, Näringslivets Regelnämnd Företagarna, Skogsindustrierna, Svensk kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Näringslivets skattedelegation (NSD), Sveriges Åkeriföretag (Åkeriföretagen), Sveriges Bussföretag och *Projekt Basindustririket* avstyrker förslaget. Om den föreslagna energiskattehöjningen på dieselbränsle och bensin införs tillstyrker Energimyndigheten dock de föreslagna medföljande ändringarna i beskattning på biodrivmedel.

Konjunkturinstitutet (KI) anför att minskad skattebefrielse av biodrivmedel ökar kostnadseffektiviteten i styrningen mot energieffektiviseringsmålet.

Naturvårdsverket, Magnus Nilsson Produktion, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Svensk kollektivtrafik, Stockholms stad,

Svenska Trädbränsleföreningen (Trädbränsleföreningen) och *Svensk Busstrafik* anför att även energiskatten på naturgas och gasol borde höjas. Även Sveriges Bussföretag anger att det är anmärkningsvärt att energiskatten på HVO och Fame föreslås höjas men att ingen energiskatt föreslås på naturgas eller biogas.

Energigas Sverige ifrågasätter effekten av förslaget om höjd skatt på fossila drivmedel eftersom motsvarande skattehöjningar föreslås för biodrivmedel.

Naturskyddsföreningen tillstyrker förslaget om höjd energiskatt på bensin och dieselbränsle men anser att höjningen inte är tillräcklig utan anför att även koldioxidskatten bör höjas successivt till en nivå på 2 kronor per kilo koldioxid. Naturskyddsföreningen är vidare starkt kritisk till att befrielsen från energiskatt minskas för etanol, Fame och HVO.

Jordbruksverket betonar att de höjda skatterna måste kompenseras med andra åtgärder där alternativ till biltrafik saknas. Även Svenskt Näringsliv och NSD anför att förslaget innebär en ökad ekonomisk påfrestning på den svenska landsbygden. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* och *Skogsägarna* menar att förslag bör tas fram som neutraliserar förslagets kostnadshöjningar för företagande och boende på landsbygden.

Enligt *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* kan inte en höjning av energiskatten på bensin motiveras av effektivitetsskäl då externa kostnader från lätta fordon redan är internaliserade med nuvarande skatter men att den föreslagna höjningen av energiskatten på dieselbränsle däremot är motiverad då det ökar internaliseringsgraden för tunga fordon. KI, Trafikverket, *Trafikanalys*, Svebio, Stockholms stad, *2030-sekretariatet* anser att skattehöjningen bör vara större för dieselbränsle än för bensin.

VTI anför att storleken på skattebefrielsen för etanol inte borde variera beroende på drivmedlets blandningsgrad eftersom etanolens energiinnehåll inte varierar beroende på inblandningsgrad.

Energimyndigheten, *SEKAB*, *Motorbranschens Riksförbund*, *BIL Sweden* och *2030-sekretariatet* anför att lagtexten måste förtydligas så att det framgår att den föreslagna minskade energiskattebefrielsen för höginblandad etanol endast gäller E85 och inte ED95.

Åkeriföretagen menar att energiskatten för yrkesmässiga gods-transporter på väg snarare bör sänkas till EU:s minimiskattenivåer.

Skogsindustrierna och Åkeriföretagen angör att om syftet med förslaget är att öka andelen transporter på sjöfart och järnväg så skulle andra åtgärder ge större effekt än skattehöjningar på drivmedel.

Svebio och Stockholm stad anför att skattehöjningen på bensin och dieselbränsle är välmotiverade med tanke på de kraftigt fallande priserna på oljeprodukter men att skattehöjningarna bör tas ut som en höjd koldioxidskatt. Även Trädbränsleföreningen menar att det varit bättre att höja koldioxidskatten istället för energiskatten samt framför kritik mot sättet att beräkna överkompensation för biodrivmedel.

E.ON Sverige AB noterar att förslaget har en fiskal karaktär men att det knappast skapar bättre konkurrenskraft för biodrivmedel.

Svenskt Näringsliv och NSD ifrågasätter om inte Sverige övertolkar de statsstödsregler som angivits som motiv till förslaget om minskad skattebefrielse för de biodrivmedel som ersätter bensin och dieselbränsle. *Jernkontoret*, Svenskt Näringsliv, *Näringslivets Transportråd* och

Sveriges Bussföretag anför att kontakter måste tas med EU-kommissionen innan förslag om högre skatter för biodrivmedel presenteras och menar att det inte är helt klarlagt att EU-rätten verkligen utesluter överkompensation. Jernkontoret, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd hänvisar till att kommissionen tidigare godkänt att det nuvarande svenska skattesystemet inte innebär någon överkompensation.

Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI) anför att det är viktigt att skattenedsättningen för biodrivmedel är maximal men utan risk för överkompensation.

Skatteverket anför att förslaget ikraftträdande bör ändras till den 1 december 2015 för att sammanfalla med förslaget i föregående avsnitt. På så sätt skulle två, mycket täta förändringar, av skattenivåerna undvikas. 2030-sekretariatet bedömer att de föreslagna skattehöjningarna är i minsta laget.

Neste Oil AB anför att HVO bör skattebefrias även 2016 eftersom HVO inte överkompenserats. Även *EcoPar AB* avstyrker förslaget om att viss energiskatt ska tas ut på HVO. Neste Oil AB menar vidare att regelverket inte är teknikneutralt eftersom HVO föreslås få energiskatt medan ED95 och biogas är fortsatt skattebefriade. ED95 och biogas konkurrerar med ren Fame (B100) och HVO. Neste Oil AB bedömer att särbehandlingen av biogas och ED95 strider mot EU:s konkurrenslagstiftning och vill att biogas jämförs med dieselbränsle i överkompensationsberäkningarna istället för naturgas.

Energimyndigheten, Energigas Sverige, Jernkontoret, LRF, Näringslivets Regelnämnd, Regelrådet, Skogsägarna, Svenskt Näringsliv, *IKEM*, Jernkontoret, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd riktar kritik mot konsekvensanalysen som anses summarisk och inte uppfyller gällande krav. *Jordbruksverket* efterfrågar en mer detaljerad konsekvensanalys för höjda transportkostnader för landsbygd och jordbrukssektor. Svensk kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag saknar konsekvensanalyser utifrån busstrafiken, målsättningar om en ökad kollektivtrafik och en övergång till fossilfria fordon. *Tillväxtverket* förordar en vidare analys gällande eventuell konkurrensförsämring för svensk transportnäring i jämförelse med icke svenska som verkar i Sverige men har bättre möjlighet att tanka utanför Sverige. Även *Företagarna* lyfter fram de åkerier som har hård konkurrens från utländska företag. Företagarna menar också att förslaget särskilt drabbar mindre åkerier och mindre företag på landsbygden som har långa transporter till sina kunder. *Projekt Basindustririket* anför att ökningarna av transportkostnader som förslaget ger upphov till även drabbar gruvföretag.

Projekt Basindustririket efterfrågar en genomlysning av vad som kan göras för att kompensera de industriföretag som inte har några transportalternativ utöver vägtransporter. Svenskt Näringsliv och NSD anför att förslaget medför ökade kostnader för det svenska näringslivet med försämrade konkurrenskraft som följd.

Ett flertal remissinstanser lämnar också synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

Skälen för regeringens förslag: Klimatfrågan är vår tids ödesfråga och en av regeringens högst prioriterade frågor. Regeringen vill

intensifiera insatserna för att nå en fordonsflotta fri från fossila bränslen (se prop. 2014/15:1, UO 20 s. 79). Klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn ska minska. Regeringen vill se en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg (se a.a.). Det är därför angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att stimulera till omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken och överflyttning till andra transportslag. Världsmarknadspriset på olja förväntas också vara fortsatt lågt under de kommande åren jämfört med föregående år. Även i ett scenario med högre oljepris på sikt kan skattehöjningar motiveras för att öka miljöstyrningen och minska klimatutsläppen. Utsläppen av växthusgaser i sektorerna utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter härrör till ca hälften från bensin och dieselbränsle förbrukat inom transportsektorn. Regeringen delar därför inte *Åkeriföretagens* uppfattning att energiskatten för yrkesmässiga godstransporter på väg bör sänkas till EU:s minimiskattenivåer. *Energigas Sverige* och *E.ON Sverige AB* framför att effekten av förslaget kan ifrågasättas då energiskatten även höjs på vissa biodrivmedel. Regeringen håller med om att konkurrenskraften för låginblandad Fame och etanol efter åtgärdande av överkompensation behålls oförändrad relativt sin fossila motsvarighet men eftersom det föreligger ett samband mellan låga priser på fossila bränslen och hög drivmedelskonsumtion kan drivmedelsskatter skapa incitament för en mer energieffektiv utveckling av transporterna. Höga drivmedelspriser ökar efterfrågan på mer bränslesnåla bilar och alternativa transportmedel. Energiskatten på bensin och dieselbränsle bör därför höjas. Flera remissinstanser anför att energiskatt också bör tas ut på gasformiga drivmedel. Denna fråga får dock övervägas i annat sammanhang. Kommissionen utgår i sitt statsstödsgodkännande från biogas som ersättningsbränsle för naturgas. Regeringen håller därför inte med *Neste Oil AB* om att biogas bör jämföras med dieselbränsle istället för naturgas i överkompensationsberäkningarna.

För att uppnå en effektiv styrning mot de uppsatta klimat- och energipolitiska målen, är det angeläget att skatterna är utformade på ett kostnadseffektivt sätt. Utöver energiskattens tydliga fiskala roll har den också ett styrande inslag, genom att den verkar allmänt dämpande på energianvändningen och bidrar till en ökad energieffektivisering. Regeringen delar därmed *KI:s* uppfattning att minskad energiskattebefrielse av biodrivmedel ökar kostnadseffektiviteten i styrningen mot energieffektiviseringsmålet.

Jordbruksverket betonar att de höjda skatterna måste kompenseras med andra åtgärder där alternativ till biltrafik saknas. Även *LRF*, *Skogsägarna*, *Svenskt Näringsliv*, *NSD* och *Projekt Basindustririket* har synpunkter på förslagets konsekvenser för företagande och boende på landsbygden respektive vad som kan göras för att kompensera de industriföretag som inte har några transportalternativ utöver vägtransporter. För att främja rörligheten på arbetsmarknaden investerar regeringen kraftigt i ökat järnvägsunderhåll. Dessutom kommer andra investeringar att genomföras, bl.a. inom landsbygdsprogrammet och regionalfondsprogrammen. Programmen omfattar satsningar på innovation, företagande, kompetensutveckling, riskkapital, bredband, hållbara transporter och service. Insatserna kommer att ha stor betydelse

för att stärka landsbygdens förutsättningar för hållbar tillväxt. Regeringen investerar också i en utbyggnad av högskolor i hela landet. Regeringen anser att dessa åtgärder väl understödjer den önskvärda utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart samhälle även på landsbygden.

VTI anför att en höjning av energiskatten på bensin inte kan motiveras av effektivitetsskäl men att den föreslagna höjningen av energiskatten på diesel däremot är motiverad och *KI, Trafikverket, Trafikanalys, Svebio, Stockholms stad, 2030-sekretariatet* anser att skattehöjningen bör vara större för dieselbränsle än för bensin. Regeringen anser att det på sikt är angeläget att i högre utsträckning än i dag ta ut energiskatt på fossila drivmedel efter bränslets energiinnehåll. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på dieselbränsle och skatten på bensin förhållandevis stor, även om de energiskattehöjningar som genomförts 2011 och 2013 har bidragit till att minska skillnaden. För att inte motverka den påbörjade omläggningen av beskattningen till en energiskatt efter energiinnehåll föreslås därför att energiskatten på dieselbränsle höjs något mer än energiskatten på bensin per liter så att beskattningen per energienhet hålls ungefär oförändrad. Det bör också noteras att energiskatten historiskt sett haft en fiskal karaktär men gradvis fått ett alltmer resursstyrande inslag.

Vid en samlad bedömning, där det bl.a. ingår ett hänsynstagande till de senaste årens utveckling av bruttonationalprodukten (BNP), föreslås att energiskatten höjs med 44 öre per liter för bensin och med 48 öre per liter för dieselbränsle. Dessa höjningar sker utöver den årliga indexomräkningen utifrån förändringar av konsumentprisindex (KPI), som görs för alla fossila bränslen (jfr avsnitt 4.1). Det är angeläget att skatteregler och åtgärder är hållbara och försvarbara i ett EU-rättsligt perspektiv. Stabila villkor är också viktigt för de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel samt för de företag som tillverkar fordon som drivs med dessa drivmedel. Regeringen håller därför inte med 2030-sekretariatet om att justeringar av skattesatserna bör ske tätare än i dag.

Diskussioner pågår med kommissionen om hur den svenska energibeskattningen kan utformas så att den inte anses som ett stöd till biobränslen. Eftersom Sveriges befrielse från hela eller delar av skatterna för biodrivmedel är utformade så att kommissionen betraktar åtgärderna som statsstöd måste stödordningen dock nu uppfylla kraven i kommissionens miljöstödsriktlinjer och prövas av kommissionen. Sverige kan därför inte fatta beslut om en utformning av beskattningen av biodrivmedel som innefattar statsstöd utan att stödet har godkänts av kommissionen. Detsamma gäller ändringar av skattereglerna som resulterar i ett ökat stöd till biodrivmedlen. Att både befrielsen från koldioxidskatt och energiskatt utgör statsstöd innebär att en höjning av koldioxidskatten eller energiskatten på de fossila alternativen ytterligare ökar sannolikheten för överkompensation för de skattebefriade biodrivmedlen.

Unionsrätten sätter begräsningar för hur mycket lägre skatt som kan tas ut på biodrivmedel. När energiskatten på bensin och dieselbränsle höjs är det därför nödvändigt att även se över den procentuella befrielsen från energiskatten för biodrivmedel som ersätter dessa. Regeringen instämmer i *SPBI:s* synpunkt att skattenedsättningen för biodrivmedel ska vara maximal men utan risk för överkompensation. Regeringen föreslår därför

att HVO ges fortsatt full befrielse från energiskatt och att befrielsen från energiskatt för höginblandad Fame höjs till 50 procent av den energiskatt som gäller för fossilt dieselbränsle. Den risk för särbehandling av ED95 som Neste Oil AB framhåller uppstår därmed inte. Vidare föreslår regeringen att höginblandad etanol befrias från 73 procent och låginblandad etanol från 74 procent av den energiskatt som gäller för bensin.

Enligt det statsstödsbeslut som gäller t.o.m. den 31 december 2015 avseende skattebefrielsen för biodrivmedel, är regeringen skyldig att rapportera till kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges till de flytande biobränslena alternativt vidta korrigerande åtgärder för att åtgärda överkompensationen senast under andra halvåret 2015. Det är därmed tydligt att det statsstödsbeslut som ger Sverige rätt att tillämpa skattebefrielse för biodrivmedel är villkorat av att skattebefrielsen inte får leda till att biodrivmedlen överkompenseras. Om Sverige inte uppfyller villkoren enligt beslutet innebär det ett missbruk av stöd enligt artikel 16 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Missbruk av stöd föreligger när stöd har utgått i strid med villkoren i statstödsbeslutet.

Förfarandet vid missbruk av stöd är detsamma som vid olagligt stöd, dvs. medlemsstaten är skyldig att återkräva stödet från stödmottagaren. De företag som överkompenseras riskerar alltså att bli skyldiga att betala tillbaka den del av skattebefrielsen som motsvarar överkompensationen jämte ränta från den dag då företaget fick del av skattebefrielsen, om inga åtgärder vidtas för att minska risken för fortsatt överkompensation. Regeringen bedömer också att Sverige inte kommer att få något beslut om förlängning av det nuvarande statsstödsgodkännandet, om inte villkoren i det nuvarande beslutet uppfyllts, d.v.s. uppkommen överkompensation åtgärdats senast under andra halvåret 2015. Regeringen anser att det är tydligt och klarlagt att EU-rätten inte tillåter överkompensation och anser därför att befrielsen från energiskatt bör minskas för vissa biodrivmedel. Etanol i låginblandning och i E85 var överkompenserade 2014. Kostnadskalkylerna enligt Energimyndighetens övervakningsrapport skiljde sig åt mellan etanol i E85 och låginblandad etanol. Regeringen delar därför inte VTI:s uppfattning att energiskattebefrielsen borde vara densamma för hög- och låginblandad etanol.

För låginblandad Fame tas full energiskatt med hänsyn tagen till dess energiinnehåll ut. Mot den bakgrunden skulle en höjning av koldioxidskatten istället för energiskatten i enlighet med vad Svebio, Stockholms stad och *Trädbränsleföreningen* föreslår, innebära att koldioxidskatt skulle behöva tas ut för Fame för att undvika överkompensation. Regeringen anser att koldioxidskatt inte ska tas ut på hållbara biobränslen och bedömer därför att en höjning av energiskatten är att föredra. Regeringen håller däremot med de remissinstanser som anför att lagtexten bör förtydligas så att det framgår att den minskade energiskattebefrielsen för höginblandad etanol endast gäller E85 och inte ED95. Lagtexten förtydligas därför så att det framgår att den minskade skattebefrielsen för höginblandad etanol avser etanolbränsle för gnisttända motorer, vilket är en annan benämning på bensinmotorer.

ED95 är ett drivmedel som ersätter dieselbränsle och används i s.k. kompressionsmotorer.

Förslag till ändringar av budgeten för det löpande budgetåret vid andra tillfällen än i anslutning till budgetpropositionen och den ekonomiska vårpropositionen tillåts endast om det finns särskilda skäl. Regeringen håller därför inte med *Skatteverket* om att förslaget bör träda i kraft den 1 december 2015, trots att ett sådant ikraftträdande skulle innebära att två, mycket täta förändringar, av skattenivåerna skulle undvikas.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap 1 § samt 7 kap. 3 a och 3 c §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

4.4 Omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar

Regeringens förslag: Indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen görs för 2016 genom ändringar av skattesatserna i lagen om skatt på energi. Omräkningen grundar sig på prognostiserade förändringar i konsumentprisindex (KPI).

För 2017 och framåt sker en omräkning av skattebeloppen för de fossila bränslena genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i lagen om skatt på energi. I dessa fall grundar sig beräkningarna på faktiska förändringar i konsumentprisindex för samtliga fossila bränslen. För bensin och dieselbränsle görs även en omräkning av skattesatserna som beaktar utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP). Detta sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen. Denna tillkommande omräkning sker av såväl energiskatten som koldioxidskatten men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Regeringens bedömning: De senaste två till tre årens utveckling av BNP är en av de faktorer som beaktas vid omfattningen av de höjningar av energiskatten på bensin och dieselbränsle som görs för 2016 (se förslag under avsnitt 4.3).

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Tullverket, Statskontoret, Energimarknadsinspektionen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Svenska Flygbranschen, Umeå universitet, Fortum Sweden AB, Greenpeace, Svenska Bioenergiföreningen, Skogsindustrierna, Svensk Solenergi och Svensk Vindenergi har inga synpunkter på förslaget. *Skatteverket* har inget att erinra mot förslaget men har vissa synpunkter på bestämmelsernas lagtekniska utformning. Även *Magnus Nilsson Produktion* anser att lagtexten bör förtydligas så

att det tydligare framgår att den årliga uppräknings med två procent ska ske utöver KPI-omräkningen.

Havs- och Vattenmyndigheten, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Tillväxtanalys avstår från att lämna synpunkter på förslaget.

Naturvårdsverket och Naturskyddsföreningen tillstyrker förslaget.

Konjunkturinstitutet (KI), Energimyndigheten, Näringslivets Regelnämnd, Svenska Trädbränsleföreningen, Ekonomistyrningsverket (ESV), Företagarna, Svensk kollektivtrafik, Motorbranschens Riksförbund (Motorbranschen), BIL Sweden, IKEM, Jernkontoret, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Skogsägarna, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svenska Gjuteriföreningen, Svenskt Näringsliv, Näringslivets skattedelegation (NSD), Näringslivets Transportråd, Ekonomistyrningsverket (ESV), Sveriges Bussföretag och Neste Oil AB avstyrker förslaget.

KI anför att förslaget leder till att energibeskattningsprinciper frångås samt att en schablonuppräkning avseende på BNP kan ge en missvisande bild av inkomstökningen. Även Svenskt Näringsliv och NSD motsätter sig att uppräknings görs genom en schablon. KI menar att BNP bl.a. påverkas av tillväxten av den arbetsföra befolkningen och att det inte är rimligt att skattesatserna ska påverkas av befolkningstillväxten. Enligt KI vore BNP per capita eller disponibel inkomst per capita mer träffsäkra alternativ. KI menar vidare att förslaget inte behöver leda till att klimatmålet nås och menar att dagens kontrollstationer är ett bättre alternativ.

Energimyndigheten, Näringslivets Regelnämnd och Svenska Trädbränsleföreningen anser att det finns oklarheter i utformning och konsekvenser av att införa en uppräkning av drivmedelsskatterna utifrån BNP-tillväxt. Energimyndigheten föreslår istället fortsatt utredning. Även Jernkontoret, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd efterfrågar en presentation av utvecklingen till följd av förslaget på längre sikt.

Trafikanalys anför att det bör övervägas att redovisa BNP-justeringen på koldioxidskatten istället för på energiskatten. Även ESV anser att omräkningen av koldioxidskatten inte bör vältras över på energiskatten.

Motorbranschen och BIL Sweden menar att förslaget kommer att leda till försämrad konkurrenskraft för svensk industri och minskad mobilitet för stora grupper av människor. *Jordbruksverket* noterar också att en årlig höjning av skattenivån aktualiserar behovet att efter en tid ändra den procentuellt fastställda nivån för skattebefrielsen på olika bränslen. *Kammarrätten i Sundsvall* ifrågasätter om inte det aktuella tillägget kommer att leda till ny överkompensation eller risk för överkompensation för biodrivmedel. *2030-sekretariatet* anför att det inte framgår av förslaget hur biodrivmedlen ska hanteras.

Svenskt Näringsliv, NSD och ESV anför att det starkt kan ifrågasättas att etablera ett system för automatisk skattehöjning utan att beslut i varje fall fattas av riksdagen.

Energigas Sverige, Jernkontoret, LRF, Näringslivets Regelnämnd, Regelrådet, Skogsägarna, Svenskt Näringsliv, E.ON Sverige AB, IKEM, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd, Motorbranschen och BIL Sweden riktar kritik mot konsekvensanalysen som anses summarisk

och inte uppfyller gällande krav. IKEM, Jernkontoret, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd menar att det bl.a. saknas en diskussion om andra industri- och näringslivsbranschens utsatta konkurrenssituation, internationell jämförelse samt en analys av andra möjligheter till effektivisering av transporterna.

Ett flertal remissinstanser lämnar också synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

Bakgrund för förslaget och bedömningen: I olika sammanhang har aktualiserats om skattesatserna på energiområdet, utöver den allmänna prisutvecklingen i form av historiska förändringar i konsumentprisindex (KPI), även bör räknas om med hänsyn till reala inkomstökningar (BNP-utvecklingen). Denna fråga har under senare år bl.a. behandlats av Klimatberedningen (se SOU 2008:24 s. 294) samt av Utredningen om fossilfri fordonstrafik (se SOU 2013:84 s. 619). Sedan 1994 räknas skiktgränserna för uttag av statlig inkomstskatt på beskattningsbara förvärvsinkomster om årligen med KPI-utvecklingen med ett tillägg av två procentenheter. Denna uppskrivning med två procentenheter syftar till att korrigera för reallöneökningar.

Skälen för regeringens förslage och bedömning: Den årliga omräkningen av skattesatserna på energiområdet med hänsyn till KPI-utvecklingen bör behållas. Den säkerställer på ett lämpligt sätt att skattesatserna realvärdesäkras. KPI-omräkningen bör, såsom hittills, ske genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. I denna lagrådsremiss föreslås dock ändringar av energiskattesatserna på bensin och dieselbränsle. Av praktiska skäl är det därför lämpligt att KPI-omräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen för 2016 görs genom ändringar av skattesatserna i 2 kap. 1 § LSE.

Omräkningen i denna lagrådsremiss grundar sig på prognostiserade förändringar i konsumentprisindex (KPI) mellan juni 2014 och juni 2015. Enligt prognosen kommer index att sjunka med 0,26 procent under perioden. Indexomräkning av energi- och koldioxidskattesatserna för vissa bränslen redovisas i tabell 4.2. I tabellen redovisas även de föreslagna ändringarna av energiskattesatserna på bensin och dieselbränsle och de totala ändringarna av skattesatserna inklusive KPI-justeringen för 2016. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om priset på bränslen i motsvarande mån förändras och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. För förväntade förändringar av priset vid pump inklusive mervärdesskatteeffekt till följd av förslagen för 2016 i denna lagrådsremiss, se Tabell 4.5 i avsnitt 4.6.

När de faktiska förändringarna av KPI under perioden mellan juni 2014 och juni 2015 är kända kan dessa ligga till grund för de omräkningar av skattesatserna som läggs fram i ett kommande förslag från regeringens sida.

Eftersom skattesatserna för 2016 genom förslag i denna lagrådsremiss omräknas utifrån prognostiserade KPI-förändringar under perioden fram t.o.m. juni 2015, föreslås att den KPI-omräkning som ska ske av regeringen med stöd av bestämmelser i LSE flyttas fram och görs först inför kalenderåret 2017 och följande kalenderår. Omräkningen grundar

sig då på förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2015. I dessa fall grundar sig beräkningarna således på faktiska KPI-förändringar för samtliga fossila bränslen.

Tabell 4.2 Förslagna ändringar av skattesatser för vissa bränslen för 2016 inklusive omräkning enligt KPI

Energislag	Indexomräkning enligt KPI av koldioxidskatt	Indexomräkning enligt KPI av energiskatt	Höjning av energiskatt ¹	Summa
Bensin, miljöklass 1, öre/l	-1	-1	44	42
Dieselbränsle, miljöklass 1, öre/l	-0,8	-0,5	48	46,7
Eldningsolja, kr/m ³	-8	-2	0	-10
Naturgas, drivmedel ² , kr/1000 m ³	-6	0	0	-6

¹ En av faktorerna som beaktas vid höjning av energiskatt 2016 är utvecklingen av BNP de senaste åren.

² Ingen energiskatt tas ut på naturgas för drivmedelsanvändning.

Regeringen anser att det finns anledning att se över den tekniska konstruktionen av den årliga omräkningen i syfte att i högre grad än i dag förena den med en långsiktig miljöskattepolitik. Det är därför angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna och förbättra möjligheterna för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt uppfylla den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och visionen om att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser ska vara noll 2050.

Utsläppen av växthusgaser i sektorerna utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter härrör till ca hälften från bensin och dieselbränsle. Under de senaste åren har ökningen av KPI varit måttlig medan tillväxten i BNP och de reala inkomstökningarna i samhället varit betydligt högre. Det huvudsakliga ekonomiska styrmedlet för att nå utsläppsminskningar utanför handelssystemet utgörs i dag av koldioxidskatten. I syfte att spegla en hög ambitionsnivå i klimatarbetet och ge en långsiktig signal om vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och även bidra till en effektivare energianvändning bör, utöver KPI-utvecklingen, en årlig omräkning som beaktar BNP-utvecklingen göras av energi- och koldioxidskattesatserna på bensin och dieselbränsle. Härigenom skapas ökade förutsättningar för att stegvis öka omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp. Regeringen delar inte de farhågor för negativ påverkan på det svenska näringslivets konkurrenskraft som framförs av vissa remissinstanser.

Sett över en längre tidperiod har BNP årligen nominellt ökat med omkring två procentenheter utöver den allmänna prisutvecklingen. Regeringen anser, till skillnad från *KI, Svenskt Näringsliv och NSD* att en

schablonuppräknning avseende på BNP ger ett rättvisande mått på den reala inkomstökningen. Till skillnad från Svenskt Näringsliv, NSD och *ESV* finner också regeringen att en sådan metod tydligt kan uttryckas i lagtexten och därför uppfyller regeringsformens krav på att beslut om skatt till staten ska fattas av riksdagen. I syfte att skapa ett enkelt, men ändå rättvisande schablonmässigt uttryckt mått på utvecklingen av BNP, föreslår därför regeringen, i enlighet med vad *Naturvårdsverket* och *Naturskyddsföreningen* anför, att den årliga omräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna på bensin och dieselbränsle, utöver den hittillsvarande KPI-omräkningen, även ska innefatta en tillkommande omräkning baserad på ett årligt tillägg av två procentenheter. De energiprodukter som alltså omfattas av detta förslag är de som avses i 2 kap. 1 § 1, 2, 3 b och 7 LSE, dvs. bensin (inklusive flygbensin) och dieselbränsle. Regeringen avser följa den framtida utvecklingen av BNP i syfte att vid behov anpassa skattesatserna så att de klimat- och energipolitiska målen nås på ett kostnadseffektivt sätt. I detta bör kommande slutsatser från kontrollstationer särskilt vägas in.

Det är av kostnadseffektivitetsskäl angeläget att behålla en generell koldioxidskattenivå, uttryckt i öre per kilogram koldioxid, för samtliga fossila bränslen. Koldioxidskattesatserna för respektive fossila bränsle grundas på beräkningar utifrån innehållet av fossilt kol i bränslena. Även om tillägget av två procentenheter till KPI-utvecklingen bör användas vid en omräkning av såväl energi- som koldioxidskattesatserna för bensin och dieselbränsle, föreslås dock resultatet av den tillkommande omräkningen i sin helhet uttryckas som förändringar av energiskattesatserna på dessa bränslen. Denna konstruktion leder till att den generella koldioxidskattenivån för samtliga fossila bränslen kvarstår då den totala punktskatten för bensin och dieselbränsle årligen höjs med BNP-tillägget. Till skillnad från vissa remissinstanser anser regeringen det som en mer framkomlig väg att öka energiskattens andel av den totala beskattningen för att undvika att koldioxidskatt ska behöva tas ut på biodrivmedel och därmed frångå principen att endast fossilt kol ska beläggas med koldioxidskatt. Risken för överkompensation av vissa biodrivmedel minskar även med en sådan konstruktion.

Regeringen anser, tvärt emot vad KI anför, att förslaget vare sig leder till att energibeskattningsprinciper frångås eller att klimatmålet inte kan nås på ett tillfredsställande sätt. Den generella koldioxidskatten kvarstår vilket är en förutsättning för en effektiv styrning för att minska utsläppen av växthusgaser. Dock förstärks energiskattens resurstyrande karaktär för bensin och dieselbränsle vilket i högre grad bidrar till att klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn minskar. I förhållande till promemorians förslag görs förtydliganden av den föreslagna lagtexten i syfte att, som efterfrågas av *Skatteverket* och *Magnus Nilsson Produktion*, tydliggöra den lagtekniska konstruktionen av den tillkommande omräkningen av skattesatsen för bensin och dieselbränsle (jfr även under författningskommentaren till 2 kap. 1 b § LSE).

Den tillkommande omräkningen av skattesatserna för bensin och dieselbränsle föreslås införas som del i den årliga omräkning av skattesatserna som regeringen ska göra med stöd av bestämmelser i LSE inför kalenderåret 2017 och följande kalenderår. Utvecklingen av BNP de senaste två till tre åren bör dock beaktas redan i skattesatserna på bensin

och dieselbränsle för 2016, vilket lämpligen sker genom att den ingår som en av de faktorer som beaktas vid bedömningen av de höjningar av energiskatten på bensin och dieselbränsle som föreslås för detta år (se förslag under avsnitt 4.3).

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 och 1 b §§ LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

4.5 Ökad befrielse från koldioxidskatt för dieselbränsle i jordbruks- och skogsbruksmaskiner

Regeringens förslag: Befrielsen från koldioxidskatt för dieselbränsle i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökas från 90 öre per liter till 138 öre per liter.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2016.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Tullverket, Skatteverket, Statskontoret, Energimarknadsinspektionen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Svenska Flygbranschen, Svenska Gjuteriföreningen, Umeå universitet, Trafikverket, Trafikanalys, Fortum Sweden AB, Greenpeace, Näringslivets Regelnämnd, Svensk Solenergi och Svensk Vindenergi* har inga synpunkter på förslaget.

Havs- och Vattenmyndigheten, Energimyndigheten och Tillväxtanalys avstår från att lämna synpunkter på förslaget.

Kammarrätten i Sundsvall, Jordbruksverket, Skogsindustrierna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) och Skogsägarna tillstyrker förslaget. *Skogsstyrelsen* tillstyrker förslaget så vitt avser kompensation till jordbruket, men saknar en analys av effekterna för skogsbruket av den höjda energiskatten på dieselbränsle.

Konjunkturinstitutet (KI), Naturvårdsverket och *Naturskyddsföreningen* avstyrker förslaget. KI anför att förslaget försämrar kostnadseffektiviteten i styrningen mot klimatmålet och anför att en eventuell kompensation till dessa verksamheter av konkurrensskäl bör ske på annat sätt än utifrån miljöskatter.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) anför att förslaget inte bidrar till en god hushållning med samhällets resurser.

Svenska Bioenergiföreningen (Svebio) och Svenska Trädbränsleföreningen poängterar att nedsättningen av skatten på dieselbränsle för de areella näringarna tydligt måste omfatta även biodiesel.

Tillväxtverket menar att förslaget motverkar en ökad värdeförädling av råvaror inom livsmedels- och trärelaterad industri. Anledningen är att vidareförädlingen kan komma att behöva flytta närmare marknaden vilket missgynnar livsmedelsindustrin och träförädlingsindustrin i stora delar av landet.

Företagarna framhåller att den utsatta konkurrensituationen inte enbart gäller jord- och skogsbruk utan även åkerinäring och generellt de flesta

företag på landsbygden. Företagarna anser därför att förslaget bör justeras så att förutsättningarna inte försämras för företag som finns och verkar på landsbygden.

IKEM och *SveMin* anför att arbetsfordon som används i gruvinindustriell verksamhet bör erhålla motsvarande kompensation för ökat skattetryck som arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk föreslås få.

LRF anför att återbetalningen bör öka till 3 kronor per liter för att beskattningen ska bli jämförbar med andra EU-länder.

Energigas Sverige, *Jernkontoret*, LRF, Näringslivets Regelnämnd, *Regelrådet*, *Skogsägarna*, *Svenskt Näringsliv* och *E.ON Sverige AB* riktar kritik mot konsekvensanalysen som anses summarisk och inte uppfyller gällande krav. Ett flertal remissinstanser lämnar också synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

Bakgrund för förslaget: I dag medges befrielse från koldioxidskatt med 900 kronor per kubikmeter för dieselbränsle som förbrukas inom yrkesmässig jordbruks- skogsbruks- och vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar, se 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Koldioxidskattebefrielse medges således med 90 öre per liter för dieselbränsle som förbrukas i arbetsmaskiner inom de angivna sektorerna.

Skälen för regeringens förslag: Med hänsyn till den utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruket för närvarande befinner sig i, anser regeringen, trots vad *VTI* och *KI* anför, att näringarna i dess helhet bör kompenseras för den höjning som görs av energiskatten på dieselbränsle 2016. Det bör ske genom att den nuvarande befrielsen från koldioxidskatten på sådant bränsle i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökas med motsvarande belopp som energiskatten på dieselbränsle ökas med, dvs. 48 öre per liter, eller med andra ord från 90 öre till 138 öre per liter. Regeringen håller alltså inte med *LRF* om att befrielsen bör öka till 3 kronor per liter. Koldioxidskatt tas inte ut på hållbara biodrivmedel. En befrielse från koldioxidskatt för biodiesel som används i de areella näringarna som *Svebio* och *Svenska Trädbränsleföreningen* efterfrågar är därmed inte möjlig.

För att främja rörligheten på arbetsmarknaden investerar regeringen kraftigt i ökat järnvägsunderhåll. Dessutom kommer andra investeringar att genomföras, bl.a. inom landsbygdsprogrammet och regionalfondsprogrammen. Programmen omfattar satsningar på innovation, företagande, kompetensutveckling, riskkapital, bredband, hållbara transporter och service. Insatserna kommer att ha stor betydelse för att stärka landsbygdens förutsättningar för hållbar tillväxt. Regeringen investerar också i en utbyggnad av högskolor i hela landet. Regeringen anser att dessa åtgärder understödjer den önskvärda utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart samhälle även på landsbygden och instämmer därför inte i vad *Företagarna* anför. Inte heller finns skäl att, som *IKEM* och *SveMin* begär, ge gruvnäringen en motsvarande kompensation som föreslås för jord- och skogsbruket (jfr dock regeringens förslag i avsnitt 4 om justering av den procentuella befrielsen från energiskatt för s.k. gruvdiesel). Vidare anser regeringen att det inte finns skäl att

kompensera värdeförädling av råvaror inom livsmedels- och trärelaterad industri, vilket *Tillväxtverket* anför.

Förslaget föranleder en ändring i 6 a kap. 2 a § LSE. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

4.6 Konsekvensanalys

Inledning

Tabeller och stora delar av denna konsekvensbeskrivning tar sin utgångspunkt i förändringen från nuvarande beskattning till den beskattning som gäller fr.o.m. den 1 januari 2016. Detta trots att den del av energiskatthöjningen på etanol som härrör från åtgärdande av överkompensation träder i kraft den 1 december 2015.

Energiskatten för dieselbränsle, miljöklass 1, uppgår 2015 till 1 833 kronor per kubikmeter. Förslagen innebär tillsammans med prognosticerad KPI-justering av skattesatserna för 2016 en höjning till 2 308 kronor per kubikmeter.

För Fame (fettsyrametylester) som låginblandas i dieselbränsle är befrielsen från energiskatt i dag 8 procent vilket ungefär innebär energiskatt efter energiinnehåll och dieselskatthöjningen motsvarar en höjning av energiskatten på låginblandad Fame från 1 686 till 2 123 kronor per kubikmeter. Befrielsen från energiskatt för höginblandad Fame ökas från 44 procent till 50 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. På grund av den höjda energiskatten på dieselbränsle motsvarar detta fortfarande en höjning från 1 026 till 1 154 kronor per kubikmeter för höginblandad Fame.

Energiskatten för bensin, miljöklass 1, uppgår 2015 till 3,25 kronor per liter. Regeringens förslag innebär tillsammans med prognosticerad KPI-justering av skattesatserna för 2016 en höjning till 3,68 kronor per liter.

Befrielsen från energiskatt för etanolbränsle som låginblandas i bensin uppgår 2015 till 89 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Höginblandad etanol är i dag fullständigt skattebefriad. Befrielsen från energiskatt för etanol i E85 minskas från 100 procent till 73 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Detta motsvarar en energiskatt om 0,99 kronor per liter på etanol i E85 varav ungefär 0,71 kronor härrör från åtgärdande av överkompensation 2014.

För låginblandad etanol sänks befrielsen från energiskatt från 89 procent till 74 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Detta motsvarar en höjning från 0,36 till 0,96 kronor per liter låginblandad etanol. Av höjningen härrör ungefär 0,32 kronor per liter från överkompensation 2014.

I Tabell 4.3 nedan summeras hur energiskatten på bensin och dieselbränsle samt energiskattebefrielsen för olika biodrivmedel förändras till följd av förslagen. I tabellen har även hänsyn tagits till den prognostiserade KPI-utvecklingen av skattesatserna för 2016.

Tabell 4.3 Energiskatt på dieselbränsle, bensin och motsvarande biodrivmedel 2016 jämfört med 2015

	Energiskattebefrielse		Energiskatt	
	2015	2016	2015	2016
Dieselbränsle och bränslen som ersätter dieselbränsle	Procent	Procent	Kr/m³	Kr/m³
Dieselbränsle miljöklass 1	-	-	1 833	2 308
Fame, låginblandad	8	8	1 686	2 123
Fame, höginblandad	44	50	1 026	1 154
HVO	100	100	0	0
Bensin och bränslen som ersätter bensin	Procent	Procent	Kr/l	Kr/l
Bensin, miljöklass 1	-	-	3,25	3,68
Etanol, låginblandad	89 ¹	74	0,36	0,96
Etanol i E85	100 ¹	73	0	0,99

¹ Energiskattebefrielsens storlek 2015 gäller t.o.m. den 30 november. Fr.o.m. den 1 december är energiskattebefrielsen, enligt förslag, för låginblandad etanol 79 procent och för höginblandad etanol 78 procent.

Anm: Fossila drivmedel är även belagda med koldioxidskatt, 2015 är koldioxidskatten på dieselbränsle 3 218 kr/m³ och på bensin 2,60 kr/l. Låginblandade biodrivmedel under fem volymprocent är fullständigt befriade från koldioxidskatt. Även höginblandade biodrivmedel och HVO är fullständigt befriade från koldioxidskatt.

Offentligfinansiella effekter

Den höjda energiskatten på bensin och dieselbränsle bedöms öka skatteintäkterna med 3,68 miljarder kronor 2016. Den föreslagna höjningen av energiskatten på dieselbränsle skulle innebära att nettoskatten för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner kommer att öka. Den ökade kostnaden för jord- och skogsbruket som följer av den höjda energiskatten på dieselbränsle kompenseras dock genom att nedsättningen av koldioxidskatt ökar i motsvarande grad. Denna kompensation medför att skatteintäkterna minskar med 0,18 miljarder kronor 2016. För att undvika att risken för överkompensation ökar när energiskatten på bensin och dieselbränsle höjs så föreslås även att energiskatten på vissa biodrivmedel höjs. Etanol i låginblandning och i E85 var överkompenserad 2014 och därför föreslås att energiskattebefrielsen för etanol sänks ytterligare. Skatteintäkterna från införd eller höjd energiskatt på biodrivmedel bedöms öka med 0,37 miljarder kronor 2016. Av de ökade skatteintäkterna från energiskatt på biodrivmedel 2016 härrör ca 0,19 miljarder kronor från åtgärdande av överkompensation på etanol som uppstod 2014. Förslaget att åtgärda överkompensationen på hög- och låginblandad etanol föreslås träda i kraft 1 december 2015. Skatteintäkterna förväntas med anledning av detta öka med ca 0,02 miljarder kronor 2015 vilket inte framgår av tabellen. Förslaget om tillkommande omräkning av punktskatten på bensin och dieselbränsle som beaktar utvecklingen av BNP bedöms preliminärt öka skatteintäkterna med 0,92 miljarder kronor 2017,

ytterligare 0,80 miljarder kronor 2018 och ytterligare 0,84 miljarder kronor 2019. Den slopade begränsningen av skattebefrielsen för låginblandad Fame och etanol bedöms inte ha några offentligfinansiella effekter för 2016. Regeringen kommer att följa utvecklingen inom ramen för sin ordinarie prognosverksamhet över de totala skatteintäkterna, men bedömer att det vid beräkningen av den offentligfinansiella effekten inte finns tillräckliga skäl att frångå beräkningskonventionerna och dess antagande om fasta volymer för åren efter ikraftträdandet.

Förslagen bedöms sammantaget öka skatteintäkterna med ungefär 3,87 miljarder kronor 2016. Effekterna över tid samt brutto och varaktig effekt redovisas i Tabell 4.4.

Tabell 4.4 Samlade offentligfinansiella effekter. Bruttoeffekt 2016, periodiserad nettoeffekt 2016-2019 samt varaktig effekt (miljarder kronor)

	Brutto	Netto				Varaktig
	2016	2016	2017	2018	2019	
Höjd energiskatt på dieselbränsle med 0,48 kr/l	2,37	2,14	1,96	1,97	1,98	2,17
Höjd energiskatt på bensin med 0,44 kr/l	1,37	1,54	1,29	1,33	1,4	1,44
Ökad befrielse av koldioxidskatt för dieselbränsle inom jord- och skogsbruk	-0,23	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18	-0,18
Höjd eller införd energiskatt på biodrivmedel	0,18	0,37	0,33	0,33	0,35	0,35
BNP-omräkning av punktskatterna på bensin och diesel-bränsle ¹	0,00	0,00	0,92	1,72	2,56	2,56
Totalt	3,68	3,87	4,32	5,18	6,10	6,33

Anm: Beloppen är avrundade och summerar inte alltid.

¹ Som del i den årliga omräkning av skattesatserna som regeringen ska göra med stöd av bestämmelser i LSE inför kalenderåret 2017 och följande kalenderår.

Effekter för hushållen och företagen

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter för privatpersoner och företag i den omfattning som är erforderligt i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjligt. Beskrivningar av förslaget och dess konsekvenser i andra avseenden finns även i andra delar av lagråds-

remissen. Härigenom anser regeringen, trots vad som framförs av *Regelrådet* och vissa andra remissinstanser, att gällande krav på konsekvensanalyser har tillgodosetts.

Eftersom det föreligger ett samband mellan låga priser på fossila bränslen och hög drivmedelskonsumtion per bil och capita så kan drivmedelsskatter skapa incitament för en mer energieffektiv utveckling av transporter. Höga drivmedelspriser ökar efterfrågan på mer bränslesnåla fordon samt alternativa transportmedel. Syftet med höjda drivmedelsskatter är att stimulera till en omställning av minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn samt gynna energieffektivare fordon.

Förslagen för 2016 påverkar priset vid pump för bensin, dieselbränsle och de höginblandade biodrivmedlen såsom E85. Drivmedel beskattas i Sverige med energiskatt, koldioxidskatt och mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. För att ur nedanstående redovisade priseffekter vid pump inklusive mervärdesskatteeffekt erhålla ungefärlig priseffekt exklusive mervärdesskatteeffekt kan priseffekten multipliceras med 0,8. Preiseffekten varierar mellan bränslena och kan även bero på hur mycket biodrivmedel som blandas in. För dieselbränsle med fem procents inblandningsnivå av Fame och åtta procents inblandning av HVO bedöms priset vid pump öka med 0,55 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. För bensin med 5 procents inblandning av etanol väntas priset stiga med 0,56 kronor per liter inklusive mervärdesskatt.

Pumppriseffekt på höginblandad Fame beror på inblandningsnivå. För Fame är pumppriseffekt, inklusive mervärdesskatt, vid 100 procent Fame 0,16 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. Höginblandad etanol (E85) är det bränsle som var mest överkompenserat under 2014. Överkompensationen föreslås åtgärdas genom en lägre energiskattebefrielse och på grund av detta blir också pumppriseffekten hög relativt bensin. E85 med 15 procent bensin och 85 procent etanol förväntas genom förslaget bli 1,13 kronor per liter dyrare vid pump, inklusive mervärdesskatt. Förslaget påverkar således samtliga som använder ett fordon drivet på bensin, dieselbränsle, E85 eller höginblandad Fame (B100). Se Tabell 4.5 nedan för en bedömning av hur de olika förslagen påverkar bränslepriserna vid pump, inklusive mervärdesskatt. En konsekvens av att energiskatten endast höjs på vissa drivmedel är att HVO, ED95, höginblandad Fame, gas och elektrisk kraft som drivmedel får ytterligare stärkt konkurrenskraft gentemot fossil bensin och dieselbränsle.

Tabell 4.5 Exempel på priseffekt för hushåll 2016 vid pump till följd av förändrade skatteregler, inkl. mervärdesskatt (kr/l)

Åtgärd	Dieselbränsle	Bensin ¹	E85	B100
	5 % Fame, 8 % HVO, 87 % diesel	5 % etanol, 95 % bensin	85 % etanol, 15 % bensin	100 % Fame
Höjd energiskatt på dieselbränsle med följdändringar på Fame	0,55	-	-	0,16
Höjd energiskatt på bensin med följdändringar på etanol	-	0,53	0,38	-
På grund av överkompensation 2014	-	0,02	0,80	-
Totalt kronor/liter	0,55	0,56	1,13	0,16

Anm: Exempelen på priseffekt vid pump är beräknade exklusive den årliga indexeringen för KPI. Då justeringen för KPI 2016 innebär att skattesatserna på bensin och dieselbränsle sänks något kan den förväntade priseffekten av regeländringarna vara något högre än skatternas totala inverkan på bränslepriserna 2016.

¹Räkneexempel för bensin som innehåller 5 procent etanol där energiskatten höjs med 0,60 kr/l och 95 procent bensin där energiskatten höjs med 0,44 kr/l: $(0,05 \cdot 0,60 \text{ kr/l} + 0,44 \text{ kr/l} \cdot 0,95) \cdot 1,25 = 0,56 \text{ kr/l}$ inklusive mervärdesskatt.

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på vad det är för typ av hushåll, biltyp, samt i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Det senare kan skilja markant mellan hushåll i glesbygd och hushåll i stadsregioner med god tillgång till kollektivtrafik. *Jordbruksverket* och *Företagarna* efterfrågar i sina remissvar en mer detaljerad konsekvensanalys av hur förslaget påverkar transportkostnaderna på landsbygden. Förslaget bedöms sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Detta baseras på att körsträckorna per invånare ofta är högre i mer glesbebyggda län och att varor där kan behöva transporteras längre. Körsträckan per personbil är enligt Trafikanalys förvisso högst i Stockholms län men då en lägre andel av hushållen äger personbil och möjligheten att använda alternativa transportmedel är större än i mer glesbyggda län bedöms förslaget påverka glesbygden mer än storstadsregionerna.

Höjningen av energiskatten på bensin påverkar fler hushåll än höjningen av energiskatten på dieselbränsle. Energiskatten på dieselbränsle höjs mer än energiskatten på bensin per liter. Räknat efter bränslenas energiinnehåll är dock höjningen ungefär densamma. Sammantaget innebär förslaget högre kostnader för många hushåll. För många bilister som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattehöjningen på bensin respektive dieselbränsle ökade kostnader med ungefär 500–650 kronor 2016.

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och dieselbränsle inom transportsektorn. Huvudsakligen påverkas därför de

näringssektorer som i hög grad är beroende av vägtransporter. Skattehöjningen på dieselbränsle påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Livsmedelssektorn och skogsindustrin förväntas få de största ökningarna av transportkostnader, dock bedöms konsekvenserna för livsmedelsindustrin bli begränsad eftersom transportkostnaderna utgör en relativt liten del av de totala produktionskostnaderna. Förslaget innebär, som *Projekt Basindustririket* påpekar, ökade transportkostnader även för gruvföretag. Hur hårt åkerinäringen drabbas beror på i hur stor grad de förlorar marknadsandelar gentemot utländska åkerier. Det bedöms dock finnas viss potential för effektiviseringar inom transportsektorn genom mer bränslesnåla fordon, effektivare motorteknik samt förändrat körbeteende.

Ett antal remissinstanser efterfrågar ytterligare analys och exempel på hur förslagen påverkar kostnaderna och konkurrenskraften för svenska företag. Den förändrade årskostnaden beror i varje enskilt fall på hur många fordon företaget brukar, hur långt fordonen framförs, vilket bränsle de drivs med och vilken förbrukning av drivmedel fordonen har. Exempelvis blir nedan beskrivna kostnadsförändringar lägre om lastbilarna drivs helt eller delvis på biodrivmedel. Ett åkeri som använder ett fjärrbilskeppage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter rent dieselbränsle per mil får genom förslaget ökade kostnader på ungefär 23 000 kronor per år ($0,48 \text{ kr/l} * 12\,000 \text{ mil} * 4 \text{ liter/mil} \approx 23\,000 \text{ kr}$). För en buss i stadstrafik som drivs på dieselbränsle och framförs 5 500 mil per år (år 2013 var medelkörsträckan för en buss enligt Trafikanalys 5 475 mil) och drar ungefär fyra liter per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget öka med knappt 11 000 kronor per år 2016 ($0,48 \text{ kr/l} * 5\,500 \text{ mil} * 4 \text{ liter/mil} = 10\,560 \approx 11\,000 \text{ kr}$). *Tillväxtverket* och *Företagarna* förordar en vidare analys gällande eventuell konkurrensförsämring för svensk transportnäring i jämförelse med de som har bättre möjlighet att tanka utanför Sverige. Omfattningen av s.k. ekonomitankning är inte klarlagd, men får allmänt sett ses som ett större problem när priset i grannländer avviker kraftigt från det i Sverige. Förslaget bedöms dock inte på något väsentligt sett påverka denna omfattning, även om det på marginalen inte går att utesluta viss påverkan. Det kan också noteras att de flesta transporter sker helt inom landet. En tung lastbil som drar 4 liter rent dieselbränsle per mil och fraktar gods mellan Stockholm och Malmö får en kostnadsökning på ungefär 117 kr per resa ($61 \text{ mil} * 0,48 \text{ kr/l} * 4 \text{ l/mil}$). Denna kostnadsökning bedöms utgöra en liten del av den totala fraktkostnaden och därmed inte påverka s.k. ekonomitankning nämnvärt.

Den ökade kostnaden för jord- och skogsbruket som följer av den höjda energiskatten på dieselbränsle 2016 kompenseras genom att befrielsen från koldioxidskatt för dieselbränsle i arbetsmaskiner ökas i motsvarande grad. Därmed förväntas begränsad effekt av diesel-skattehöjningen inom dessa näringar 2016.

Förslaget att räkna om skattesatserna på bensin och dieselbränsle med även BNP-utvecklingen fr.o.m. 2017 medför ytterligare höjning av punktskatten på bensin miljöklass 1 med 13 öre per liter bensin (16,25 öre inklusive mervärdesskatt), utöver den generella KPI-

omräkningen. Punktskatten på dieselbränsle, miljöklass 1 höjs därigenom med 11 öre per liter (13,75 öre inklusive mervärdesskatt) 2017. Efter 2017 höjs punktskatten på bensin och dieselbränsle årligen i samma storleksordning. På sikt blir ökningen per liter och år något högre då utvecklingen av de årliga höjningarna är tilltagande. Höjningarna bedöms efterhand medföra att hushåll väljer bilar med lägre utsläpp av växthusgaser och andra transportslag med lägre utsläpp av växthusgaser samt att företagen får ytterligare motivation att övergå till transporter med lägre utsläpp av växthusgaser. Sammantaget ökar således omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp samt till energieffektivare fordon. Då höjningarna sker stegvis kan övergångseffekterna för företag och hushåll mildras. Skattehöjningarna till följd av BNP-omräkningen påverkar vad gäller dieselbränsle på samma sätt som höjningen av energiskatten 2016, dvs. i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Effekterna kan dock bli mindre påtagliga då höjningarna sker stegvis. Vad gäller bensin kan även effekterna bli mindre påtagliga vid en BNP-omräkningen jämfört med höjningen av energiskatten på bensin 2016. Förslaget om BNP-omräkningen bedöms på sikt påverka glesbygden mer än storstadsregionerna.

Det är angeläget att ge stabila villkor för de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel. Att höja energiskatten på etanol för såväl hög- som låginblandning åtgärdar delar av den konstaterade överkompensationen 2014 och minskar risken för överkompensation under resterande del av stödperioden. För att inte öka risken för framtida överkompensation och därmed öka möjligheten för långsiktiga villkor är det även viktigt att säkerhetsmarginalen gentemot framtida överkompensation hålls ungefär konstant.

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Fordonen som ägs av män körs också i genomsnitt något längre per år än fordonen som ägs av kvinnor. Även om det i ett hushåll inte behöver vara ägaren av fordonet som också framför det och betalar bränslekostnaderna bedöms ändå den höjda energiskatten på bensin och dieselbränsle inklusive BNP-omräkningen påverka män något mer.

Förslaget om minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel som föreslås träda i kraft den 1 december 2015 kan ge de företag som gör avdrag för etanol visst administrativt merarbete. Detta då det för dessa blir ett ytterligare tillfälle utöver vid årsskiftet då system kan behöva uppdateras. Förslagen som föreslås träda i kraft den 1 januari 2016 bedöms sammantaget inte påverka företagens administrativa kostnader.

Effekter för måluppfyllelse och miljö

Förslaget att höja energiskatten på bensin och dieselbränsle gör att det blir dyrare att köra bil samt att andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av bil ökar. Att det blir dyrare att använda sitt fordon ökar incitamenten för fordonsägare att minska sitt bilanvändande vilket bedöms minska koldioxidutsläppen. Högre energiskatter kan även

medföra ökade incitament för fordonsägare att välja energieffektiva fordon, vilket kan medföra ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Förslagen medför även att HVO, ED95, höginblandad Fame, gas och elektrisk kraft blir mer konkurrenskraftiga jämfört med fossil bensin och fossilt dieselbränsle vilket kan ge incitament till ökad användning av dessa som drivmedel.

Genom att ytterligare höja energiskatten på etanol för att åtgärda överkompensation blir dock etanol till både hög- och låginblandning dyrare än tidigare i förhållande till bensin och andra drivmedel. Att etanol blir relativt sett dyrare kan leda till minskad användning av etanol. Det bör dock noteras att denna jämförelse utgår från situationen då etanol för hög- och låginblandning är överkompenserad (billigare än sin fossila motsvarighet). Det nuvarande statsstöds godkännandet av skattebefrielsen vilar på åtaganden för att förhindra överkompensation. Om åtagandena inte uppfylls innebär detta ett missbruk av stödet som kan resultera i återkrav av stödbeloppet, inklusive ränta, från berörda företag. I en jämförelse med utgångspunkt i att Sverige ska följa EU-rätten kan energiskattehöjningen för att åtgärda överkompensation i stället ses som en mindre förändring än vad som annars skulle kunna krävas. Det bör också noteras att överkompensationen på etanol indikerar att etanolens konkurrenskraft gentemot bensin förbättrats i den mån att skillnaden i produktionskostnad mellan etanol och bensin minskat.

Förslaget om minskad befrielse från energiskatt för etanol till både hög- och låginblandning för att åtgärda överkompensation bedöms oavsett jämförelsescenario inte försämra biodrivmedlens konkurrensvillkor i en sådan utsträckning att målet om att minska klimatgaserna med 40 procent påverkas. Förslaget bedöms inte heller påverka möjligheterna för Sverige att uppfylla målet om 50 procent förnybar energi i Sverige 2020. Sverige har även ett mål om 10 procent förnybart i transportsektorn 2020. Den förnybara andelen i transportsektorn 2014 är enligt Energimyndighetens preliminära beräkningar 18,7 procent enligt förnybartdirektivets beräkningsmetod. Det är en ökning med 3 procentenheter sedan 2013. Andelen förnybara drivmedel inom transportsektorn bedöms enligt Energimyndigheten öka med 5 procentenheter till 2016 och då uppgå till knappt 20 procent. Förslaget bedöms därmed inte heller riskera uppfyllandet av målet om 10 procent förnybart i transportsektorn 2020.

Förslagen att höja energiskatten på bensin och dieselbränsle och åtgärda uppkommen överkompensation på etanol bedöms sammantaget leda till en reduktion av utsläppen med ungefär 0,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Förslaget om att BNP-justerera punktskatterna på bensin och dieselbränsle kan för 2017 och framåt medföra reduktion av utsläppen med ytterligare 0,1 miljoner ton koldioxidekvivalent årligen. De minskade utsläppen av koldioxid är prognostiserade på 10–15 års sikt. Det finns dock uppenbara svårigheter att prognostisera minskningen av koldioxidutsläpp för respektive skatteförändring. Det finns många faktorer som påverkar utsläppen såsom oljepris, teknisk utveckling och konjunkturutveckling.

Den slojade begränsningen av skattebefrielsen för etanol och Fame över fem volymprocent bedöms på sikt kunna öka användningen av dessa drivmedel.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget medför ökade kostnader för *Skatteverket* med 195 000 kronor, varav 150 000 kronor är av engångskaraktär (50 000 kronor för utveckling av blanketter och informationsinsatser m.m. samt 100 000 kronor IT-utveckling) och 45 000 kronor löpande kostnader för IT-utveckling. Tillkommande kostnader för Skatteverket bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslagen bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

5 Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom vissa sektorer

5.1 Bakgrund

Regeringen bedriver ett omfattande arbete med att göra de nationella skatterna på klimat- och energiområdet mer träffsäkra och ändamålsenliga. Dessa skatter är av central betydelse för att Sverige ska kunna nå de klimat- och energipolitiska målen på ett kostnadseffektivt sätt.

I det s.k. klimatskattepaketet som presenterades i samband med klimat- och energipropositionerna (prop. 2008/09:162 och 163 samt prop. 2009/10:41) ingick stegvisa höjningar av koldioxidskattenivån på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna. Detta skedde genom att under 2011-2015 begränsa nedsättningarna av koldioxidskatten för dessa användningsområden. Motsvarande höjningar gjordes även för bränslen för värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet. Regeringen har i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1) uttalat att regeringen avser att fortsätta den inslagna vägen efter klimatpaketets sista steg 2015 genom att återkomma med förslag om att helt slopa dessa nedsättningar av koldioxidskatten. Åtgärderna bedöms medföra en förbättrad miljöstyrning samtidigt som slopade nedsättningar även innebär att skattesystemet blir tydligare och mer överblickbart.

Enligt nu gällande regler tas en lägre energiskatt och en lägre koldioxidskatt ut för bränslen som förbrukas för uppvärmning och drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, förkortat handelssystemet, värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter. De lägre skattesatserna uppnås genom procentuell befrielse från skatt och lämnas i form av avdrag eller genom återbetalning beroende på användningsändamål, typ av bränsle samt vem som förbrukat bränslet.

Av 6 a kap. 1 § 9 b LSE följer att skattebefrielse gäller vid förbrukning för annat ändamål än drift av motorfordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet på annat ställe än i en anläggning för vilken

utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.

Skattebefrielsen för förbrukning i de övriga sektorerna framgår av 6 a kap. 1 § 10 och 11 LSE. Av punkten 10 framgår att skattebefrielse gäller vid förbrukning av bränsle för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling. Av punkten 11 framgår att, för det fall att skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, skattebefrielse gäller vid förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruks-verksamhet.

Skattebefrielsen enligt punkterna 9 b–11 uppgår till 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten. Befrielserna gäller enbart vid förbrukning av andra bränslen än bensin, råttalolja respektive bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE samt endast för det fall att skattebefrielse inte följer av tidigare punkter.

Av 6 a kap. 2 § LSE framgår att skattebefrielse gäller vid användning av råttalolja bl.a. för de ändamål som avses i 1 § punkterna 9 b–11. Befrielse från energiskatten ges med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Av 6 a kap. 3 § LSE följer skattebefrielse för bränsle som förbrukas för framställning av värme vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a. Befrielse från energiskatt ges med 70 procent och från koldioxidskatt med 40 procent. Skattebefrielsen gäller inte för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b. Om råttalolja förbrukas för ändamål som avses i 6 a kap. 3 § medges enligt 3 a §, befrielse från energiskatt med ett belopp som motsvarar den sammanlagda befrielse från energiskatt och koldioxidskatt som skulle ha medgetts för bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a. 6 a kap. 1 § 13 LSE reglerar skattebefrielse för dieselbränsle som används i vissa fordon inom gruvinindustriell verksamhet. Beskattningen vid sådan användning har hittills följt den som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin utanför handelssystemet. Befrielse från koldioxidskatt medges således med 40 procent. Vad gäller energiskatten medges befrielse med 86 procent, eftersom energiskatten på dieselbränsle är högre än motsvarande skatt på eldningsolja.

Av 9 kap. 4 § LSE framgår att om koldioxidskatt har tagits ut för annat bränsle än sådant som beskattas som bensin och har någon begränsat utsläpp av koldioxid i samband med förbrukning av bränslet, medges återbetalning av koldioxidskatten i förhållande till hur mycket utsläppet har minskat.

Återbetalning medges enligt 9 kap. 5 § LSE för bränsle som förbrukats för framställning av värme vilken levererats för bl.a. ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 9 b–11. Vid användning av råttalolja medges befrielse med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a. Vid användning av andra bränslen än råttalolja medges istället befrielse med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten.

5.2 Slopad nedsättning av koldioxidskatten

Regeringens förslag: Koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industri- och kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna höjs till den generella skattenivån. Den särskilda möjlighet till återbetalning av koldioxidskatten som gäller för den som begränsat utsläpp av koldioxid i samband med förbrukningen av visst bränsle slopas. Energiskattebefrielsen för dieselbränsle som används i arbetsfordon i gruvindustriell verksamhet ökas från 86 till 89 procent av energiskatten på dieselbränsle.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian lämnas dock inget förslag om ökning av den procentuella energiskattebefrielsen för dieselbränsle i viss gruvindustriell verksamhet.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Försvarmakten, Tullverket, Skatteverket, Statskontoret, Energimarknadsinspektionen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Skogsstyrelsen, Umeå universitet, Fortum Sweden AB, Företagarna, Greenpeace, Hjelmco Oil AB, Svensk Kollektivtrafik, Svensk Solenergi, Svensk Vindenergi, Svensk Vindkraftförening, Svenska Flygbranschen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petrolum och Biodrivmedel Institutet, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation, Sveriges kommuner och landsting samt Sveriges Åkeriföretag* har inga synpunkter på förslaget. *Havs- och vattenmyndigheten* och *Tillväxtanalys* avstår från att yttra sig.

Vad gäller förslaget om slopad återbetalningsmöjlighet för begränsning av koldioxidutsläpp tillstyrker *Naturvårdsverket* detta förslag. Ingen annan remissinstans yttrar sig i denna del.

I fråga om förslaget om höjd koldioxidskatt för vissa sektorer anför remissinstanserna följande. *Konjunkturinstitutet (KI), Statens väg- och transportforskningsinstitut, Naturvårdsverket, Svenska Bioenergiföreningen* och *Stockholms stad* tillstyrker förslaget eftersom det förbättrar effektiviteten i resursanvändningen och därmed innebär att mängden av utsläpp av klimatgaser kommer att minska på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. *Svebio* påpekar dock att det är angeläget att vidta åtgärder för att få upp kostnaden för utsläppen inom den handlande sektorn, t.ex. genom att införa en viss kompletterande beskattning även inom den sektorn. Även *Jordbruksverket* tillstyrker förslaget och framför att en stor del av jordbruks- och växthusföretagen har haft och har goda möjligheter att byta till förnybara bränslen samt att stöd för investeringar kan sökas inom landsbygdsprogrammet. *Energimyndigheten* anser principiellt att ett slopande av skattenedsättningen är förenlig med principen om att förorenaren betalar, vilket leder till mer kostnadseffektiva styrmedel. *Energimyndigheten* avstyrker

dock förslaget eftersom det utifrån promemorians konsekvensanalys är svårt att bedöma effekterna av skatthöjningen för industrin. Energimyndigheten och *Skogsindustrierna* menar att det är olyckligt att skatthöjningen påverkar råtallolja, som är ett bränsle av förnybart ursprung och därför inte bidrar med utsläpp av fossil koldioxid.

Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, IKEM, Jernkontoret, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Livsmedelsföretagen, Näringslivets Regelnämnd, Skogsägarna, Svenskt Näringsliv, Svenska Gjuteriföreningen, Näringslivets Skattedelegation (NSD) och E.ON Sverige AB avstyrker förslaget eftersom det strider mot grundtankarna i det svenska koldioxidskattesystemet, allvarligt skadar industrins konkurrenskraft, ökar risken för koldioxidläckage och inte bidrar till ökad klimatnytta. *Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, IKEM, Jernkontoret, LRF, Livsmedelsföretagen, Svenska Gjuteriföreningen, Skogsägarna, Svenska Trädbränsleföreningen, Svenskt Näringsliv, NSD och E.ON Sverige AB* påpekar även problem med förslagets kraftiga ökning av skillnaden i pris på koldioxid mellan större företag, som i hög grad ingår i handelssystemet och mindre företag, som omfattas av koldioxidskatten. *Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, IKEM, Jernkontoret, LRF, Livsmedelsföretagen, Svenska Gjuteriföreningen, Skogsägarna, Svenskt Näringsliv, NSD och E.ON Sverige AB* anser vidare att ett ikraftträdande av skatthöjningarna den 1 januari 2016 är ett orimligt kort varsel som innebär att företagen saknar all praktisk möjlighet till anpassning. *Energigas Sverige* anser även att en eventuell höjning av koldioxidskatten bör kombineras med åtgärder för att behålla konkurrenskraften för svensk tillverkningsindustri, som t.ex. att undanta uppvärmningsbränslen i vissa processer från skatthöjningen eller att återinföra en särskild nedsättningsregel för energiintensiva företag. *Energigas Sverige, Jernkontoret, LRF, Näringslivets Regelnämnd, Regelrådet, Skogsägarna, Svenskt Näringsliv och E.ON Sverige AB* riktar kritik mot konsekvensanalysen som anses summarisk och inte uppfyller gällande krav. *Svensk Energi* och *Svensk Fjärrvärme* har i sak inget att invända mot förslaget, men anser att en längre införandetid skulle ge en nödvändig omställningstid för berörda verksamheter. De yrkar även att ändringar görs i lagen om skatt på energi så att beskattningssituationen blir lika oberoende av vem som är ägare till en värmeproduktionsanläggning samt att energiskattereglerna vid egenförbrukning av elektrisk kraft vid fjärrvärmeföretags värme- och ångleveranser till industrin ses över. Slutligen framför *Svensk Energi* och *Svensk Fjärrvärme* önskemål om att energiskatten sänks till 0,5 öre per kWh för elektrisk kraft som förbrukas i datahallar. *SveMin* anser att dieselbränsle som används i arbetsfordon i gruvindustriell verksamhet bör kompenseras för den generella energiskatthöjningen av dieselbränsle genom en ökad procentuell nedsättning av energiskatten.

Skälen för regeringens förslag: I dag tas en lägre energiskatt och en lägre koldioxidskatt ut för bränslen som förbrukas för uppvärmning och drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (förkortat handelssystemet), värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter. De lägre skatterna har ansetts motiverade av risken att

produktion som genererar utsläpp av växthusgaser inom dessa sektorer flyttas ut från Sverige, s.k. koldioxidläckage. De lägre skatterna uppnås genom procentuell befrielse och medför att beskattningen för de aktuella användningsändamålen understiger den generella koldioxidskattenivån.

En grundprincip är att all bränsleförbrukning som leder till utsläpp av koldioxid från fossilt kol till atmosfären bör påföras koldioxidskatt eller omfattas av handelssystemet. Regeringen verkar inom EU för att effektivisera handelssystemet i syfte att åstadkomma en förbättrad klimatpolitisk styrning genom ett högre pris på koldioxid. Regeringen delar dock inte den uppfattning, som flera remissinstanser framför, om att det i dag förhållandevis låga priset på utsläppsrätter inom handelssystemet påverkar lämpligheten av att höja koldioxidskatten för fossila bränslen som förbrukas i anläggningar utanför handelssystemet. Genom att öka kostnaderna för koldioxidutsläpp genom en höjd koldioxidskatt kommer de aktörer som kan minska sina utsläpp till förhållandevis låga kostnader att göra detta, så länge som åtgärderna kostar mindre jämfört med att betala koldioxidskatten. Sådana åtgärder kan exempelvis vara byte till biobränslen eller energieffektivisering. De aktörer som väljer att inte genomföra åtgärder för att minska sina koldioxidutsläpp får i stället genom beskattningen betala för sin miljöpåverkan.

Koldioxidskatten är det primära generella styrmedlet för att i Sverige åstadkomma utsläppsminskningar i sektorerna utanför handelssystemet. I syfte att i högre grad iaktta principen om att förorenaren ska betala anser regeringen, i likhet med *KI*, *Naturvårdsverket* och flera andra remissinstanser, att undantagen från den generella koldioxidskattenivån bör minskas (jfr prop. 2014/2015:1 s. 252). Koldioxidskatten som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen och drift av stationära motorer utanför handelssystemet bör således så långt som möjligt uppgå till den generella nivån för att efterstävva ett enhetligt koldioxidskattepris utanför handelssystemet och därigenom uppnå en högre grad av kostnads-effektivitet.

Över tiden har teknikutveckling, tillgång till förnybara bränslen och till fjärrvärme och värmepumpar lett till ökade möjligheter för företagen att minska sina koldioxidutsläpp. Mot bakgrund av de befintliga möjligheterna till byte av uppvärmningsform och effektivisering bedömer regeringen, trots vad som framförs ett flertal remissinstanser, att risken för koldioxidläckage nu inte är så stor att det ska anses motiverat att fortsatt undanta anläggningarna utanför handelssystemet från den generella koldioxidskattenivån. Det föreslås därför att nedsättningarna av koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industri- och kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna slopas. Regeringen finner inte skäl att genomföra slopandet stegvis. Det finns enligt regeringens uppfattning inte heller behov av att, som *Energigas Sverige* önskar, överväga att införa särskilda nedsättningsregler för viss förbrukning av uppvärmningsbränslen i de aktuella sektorerna.

Genom att slopa nedsättningarna från koldioxidskatten höjs koldioxidbeskattningen till den generella nivån. Genom åtgärderna bedöms användningen av fossila bränslen och därigenom utsläppen från de

berörda verksamheterna minska, samtidigt som principen om att förorenaren ska betala för miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls. Utöver förbättrad miljöstyrning medför slopade nedsättningar även att skattesystemet blir tydligare och mer överblickbart.

Avsikten med beskattningen av råttallolja som uppvärmningsbränsle är att söka minska de negativa effekter som energibeskattningen indirekt kan ha för viss kemisk förädlingsindustris råvaruinköp av råttallolja. *Energimyndighetens* och *Skogsindustriernas* synpunkter om beskattningen av råttallolja får närmare övervägas i annat sammanhang. Detsamma gäller de synpunkter som *Svensk Energi* och *Svensk Fjärrvärme* framför om beskattningen av bränslen och elektrisk kraft för framställning och leverans av värme.

I denna lagrådsremiss föreslås en höjning av energiskatten på dieselbränsle. Som *SveMin* påpekar, bör den procentuella energiskattebefrielsen för dieselbränsle som används i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet justeras i syfte att säkerställa att energiskatten även efter den generella skattehöjningen motsvarar energiskatten på eldningsolja som används av industrin utanför handelssystemet. Regeringen föreslår därför att den procentuella befrielsen från energiskatt ska ökas från 86 till 89 procent av energiskatten på dieselbränsle.

I syfte att ytterligare förstärka miljöstyrningen och förenkla skattesystemet föreslår regeringen, i likhet med *Naturvårdsverket*, även att den särskilda återbetalningsmöjlighet som gäller för den som begränsat utsläpp av koldioxid i samband med förbrukningen av visst bränsle slopas. Möjligheten till återbetalning är tillgänglig för förbrukning av fossilt bränsle och reducerar koldioxidskatten vid användningen av fossilt bränsle. Fossila bränslen blir härigenom billigare och miljöstyrningen mot ökad andel förnybara bränslen försvåras.

De lägre energi- och koldioxidskattenivåerna för bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industri- och kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet har anmälts som statligt stöd under den tidigare allmänna gruppundantagsförordningen. I och med slopandet av nedsättningen av koldioxidskatten minskar stödet så att det endast omfattar nedsättningen av energiskatten.

Förslaget föranleder ändringar av 6 a kap 1 § 9 b, 10, 11 och 13, 2 och 3 §§, 9 kap. 5 § samt upphävande av 9 kap. 4 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

5.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Vid slopade nedsättningar för uppvärmningsbränslen inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk samt industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, förkortat handelssystemet, bedöms skatteintäkterna öka med 0,55 miljarder kronor per år fr.o.m. 2016. Av de ökade skatteintäkterna bedöms 0,05 miljarder kronor per år avse jordbruksnäringen. Förslagen är i enlighet med riksdagens beslut om beräkningen av statsinkomsterna i samband med statens budget för 2015.

Effekter för miljön

Till följd av åtgärderna bedöms koldioxidutsläppen på sikt minska med 0,2 miljoner ton per år i Sverige. Den övervägande delen av utsläppsreduktionerna avser industrin utanför handelssystemet. Sammantaget var växthusgasutsläppen 2013 i Sverige 55,8 miljoner ton, uttryckt i koldioxidekvivalenter.

Effekter för företagen

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter för företag i den omfattning som är erforderligt i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjligt. Beskrivningar av förslaget och dess konsekvenser i andra avseenden finns även i andra delar av lagrådsremissen. Härigenom anser regeringen, trots vad som framförs av *Regelrådet* och vissa andra remissinstanser, att gällande krav på konsekvensanalyser har tillgodosetts.

Nästan all energiintensiv industri omfattas av handelssystemet. Bränsleförbrukning som omfattas av handelssystemet berörs inte av skattehöjningarna.

De aktuella industriföretagen återfinns framför allt inom gjuteribranschen, livsmedelsindustrin, kemisk industri samt gummi- och plastindustrin. För huvuddelen av företagen bedöms effekterna generellt sett bli marginella eftersom industrin överlag har låga energikostnader för sådan uppvärmning som ryms inom tillämpningsområdet för det skattenedsatta användningsområdet, dvs. i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. De berörda verksamheterna har oftast goda möjligheter att byta från fossila till förnybara bränslen. Som en följd av ökade skattekostnader sedan 2010 har incitamenten ökat för en övergång från fossila bränslen. Tillgång till förnybara bränslen, fjärrvärme och elektrisk kraft från förnybara källor har lett till ökade möjligheter för industrin utanför handelssystemet att minska sina koldioxidutsläpp. Det bör även noteras att full befrielse från såväl energiskatt som koldioxidskatt gäller för fossila bränslen som används i vissa energiintensiva processer, som t.ex. metallurgiska och mineralologiska processer.

Dock finns inom industrin ett mindre antal företag som bedöms få påtagligt högre kostnader till följd av den föreslagna höjningen av koldioxidskatten till den generella nivån. Sannolikt rör det sig om små eller medelstora företag inom livsmedelsindustrin, kemisk industri samt gummi- och plastindustri, där bränsleförbrukningen avser t.ex. torkning och rostning av olika produkter. Emellertid bedöms potentialen för att minska användningen av fossila bränslen i de flesta fallen vara god även för dessa företag.

I praktiken all användning av fossila bränslen i svensk kraftvärmeproduktion bedöms omfattas av handelssystemet. Dessa kraftvärmeanläggningar berörs inte av skattehöjningarna.

För jordbruket (exklusive växthusnäringen) och skogsbruket bedöms effekterna bli marginella. Potentialen för att minska användningen av fossila bränslen bedöms, som *Jordbruksverket* påpekar, vara god och

jord- och skogbruksnäringarna har generellt låga energikostnader för uppvärmning undantaget växthusnäringen.

Växthusnäringen (ca 650 växthusföretag 2012) har däremot generellt höga kostnader för uppvärmning. Växthusnäringen har under de senaste åren minskat sitt beroende av fossiluppvärmning. Andelen fossila bränslen har minskat från 77 procent 2002 till 43 procent 2011. Bedömningen är att denna positiva trend därefter har fortsatt och förväntas fortsätta under de kommande åren. Olja liksom gasol används fortfarande som extra värmekälla för att få full kapacitet i växthusen, speciellt vid toppbelastning under tidig vår och sen höst. Övergången till förnybara bränslen, främst flis, har dock medfört att växthusbranschen generellt blivit mindre sårbar vid minskade nedsättningar av koldioxidskatten. De föreslagna höjningarna av beskattningen kommer därtill att skapa incitament för enskilda företag i växthusbranschen som ännu inte övergått till förnybart bränsle att konvertera från fossil till förnybar uppvärmning. Det kan även tilläggas att i det nya landsbygdsprogrammets (2014–2020) finns stöd och särskilda medel avsatta för bidrag till effektivisering och investeringar i förnybar energi, som bör kunna användas för att underlätta en fortsatt omställning från fossila bränslen inom växthusnäringen.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget medför ökade kostnader för *Skatteverket* med 195 000 kronor, varav 150 000 kronor är av engångskaraktär (50 000 kronor för utveckling av blanketter och informationsinsatser m.m. samt 100 000 kronor IT-utveckling) och 45 000 kronor löpande kostnader för IT-utveckling. Tillkommande kostnader för *Skatteverket* bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

6 Begränsning av möjligheten att använda märkt olja i båtar

6.1 Bakgrund

Skattebefrielsen för flyg- och fartygsbränsle begränsas

I rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, förkortat energiskattedirektivet, anges att skattebefrielse ska ges för energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle (artikel 14.1.b) och för bränsle som används för sjöfart inom gemenskapens farvatten, inklusive fiske (artikel 14.1.c). Skattebefrielse ges dock inte för bränsle som används för privat nöjesflyg eller i privata nöjesfartyg.

Energiskattedirektivet har i svensk rätt införts genom lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Enligt reglerna i LSE åstadkoms skattebefrielse för flyg- och fartygsbränsle genom att bränslet levereras utan skatt till luftfartygen, skeppen eller båtarna, när de används för annat än privata ändamål, eller genom att återbetalning av skatten medges om luftfartygen, skeppen eller båtarna används för annat än privat ändamål.

EU-kommissionen har under 2013 påpekat att Sveriges tillämpning av skattefriheten för flyg- och fartygsbränsle är generösare än energiskattedirektivets bestämmelser som de tolkats i två avgöranden från EU-domstolen (C-79/10, *Systeme Helmholtz GmbH mot Hauptzollamt Nürnberg*) och C-250/10, *Haltergemeinschaft LBL GbR mot Hauptzollamt Düsseldorf*). Av avgörandena framgår att skattebefrielse enbart får ges för bränsle som förbrukas i luftfartyg som används direkt för att tillhandahålla luftfartstjänster mot ersättning. Även reglerna om fartygsbränsle ska tolkas i ljuset av avgörandena om flygbränsle. Mot bakgrund av detta har en ändring av reglerna i LSE beslutats den 12 mars 2015 (lag (2015:214) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, prop. 2014/15:40, bet. 2014/15:SkU12, rskr. 2014/15:133). Ändringen innebär en begränsning av skattefriheten för flyg- och fartygsbränsle och träder i kraft den 1 juli 2015. Under beredningen av förslaget har Skatteverket framfört att även bestämmelserna i 2 kap. 9 § LSE om medgivande att använda lågbeskattad, märkt olja i båt bör ses över.

Reglerna om märkt olja i båtar

Enligt märkningsdirektivet (rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995) ska all olja som beskattas lägre än landets normala drivmedelsskattesats vara märkt med ett EU-gemensamt märkämne. Därutöver får medlemsstaterna själva bestämma om de vill tillsätta färgämne i oljan. I Sverige är den lågbeskattade, märkta oljan grönfärgad.

Av 2 kap. 1 § första stycket 3 a LSE framgår att energiskatt och koldioxidskatt ska betalas för eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C. Skattebeloppet är totalt 4 068 kronor per kubikmeter, varav 850 kronor utgör energiskatt, år 2015. Av 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE framgår att skattebeloppet för motsvarande olja som inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C är 5 051 kronor, varav 1 833 kronor utgör energiskatt, per kubikmeter år 2015 (miljöklass 1).

Fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter kallas skepp. Andra fartyg kallas båtar (1 kap. 6 § LSE). Enligt 2 kap. 9 § första stycket LSE får bränsletank som förser motor på motordrivet fordon eller båt med bränsle inte innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne eller från vilken märkämnet har avlägsnats. Detta gäller dock inte båtar för vilka fiskelicens meddelats enligt fiskelagen (1993:787). Enligt tredje stycket samma paragraf kan beskattningsmyndigheten medge att bränsletank på båt som disponeras av statliga myndigheter får innehålla märkt olja, eller,

om det finns särskilda skäl, även annan båt. Av 10 kap. 5 § LSE framgår att en särskild avgift ska betalas för motordrivet fordon och båt, vars bränsletank innehåller oljeprodukter i strid mot 2 kap. 9 § LSE. För båtar uppgår avgiften till 10 000 kronor.

Allt bränsle utom bensin och omärkt olja får förbrukas utan skatt i båtar som har medgivande enligt 2 kap. 9 § LSE eller fiskelicens enligt fiskelagen, när båtarna inte används för privat ändamål, 6 a kap. 1 § 4 LSE. Om omärkt olja förbrukas i båt kan återbetalning av skatten medges enligt regeln i 9 kap. 3 § 3 LSE när båten inte använts för privat ändamål, dock inte för båtar med fiskelicens.

6.2 Möjligheten att använda märkt olja i båtar begränsas

Regeringens förslag: Medgivande att ha märkt olja i annan båt än sådan som disponeras av statliga myndigheter får lämnas endast om båten används uteslutande för annat än privat ändamål. Därutöver krävs fortfarande särskilda skäl för att medgivande att ha märkt olja i båt ska lämnas.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2016.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Försvarmakten, Tullverket, Konjunkturinstitutet, Statskontoret, Energimarknadsinspektionen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Tillväxtanalys, Skogsstyrelsen, Umeå universitet, Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, Fortum Sverige AB, Företagarna, Greenpeace, IKEM, Jernkontoret, Lantbrukarnas riksförbund, Livsmedelsföretagen, Näringslivets Regelnämnd, Skogsindustrierna, Skogsägarna, SveMin, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svensk kollektivtrafik, Svensk Solenergi, Svensk Vindenergi, Svensk Vindkraftförening, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Gjuteriföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Trädbränsleföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation, Sveriges kommuner och landsting och Sveriges Åkeriföretag* lämnar inga synpunkter på förslaget. *Skatteverket, Naturvårdsverket* och *Energimyndigheten* tillstyrker förslaget. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen är bristfällig.

Naturvårdsverket uppger att de har fått indikationer på att märkt, lågbeskattad olja används för privat ändamål vilket är ett problem både ur statsfinansiell synpunkt och ur klimat- och annan miljösynpunkt, eftersom de aktuella fartygen har en hög bränsleförbrukning och därmed orsakar vattenföroreningar, erosion och buller. Enligt *Naturvårdsverket* är förslagen sannolikt intetillräckligaför att åtgärda problemet och det behövs därför ökad tillsyn och utredning i frågan. *Jordbruksverket* anser att det är otydligt om förslaget bara gäller fartyg med en längd

understigande tolv meter och en bredd på fyra meter. Vidare anser Jordbruksverket att båtar och skepp som används för yrkesmässigt fiske bör ha samma konkurrensvillkor oavsett om fisket bedrivs på allmänt vatten eller med stöd av enskild rätt. *Tillväxtverket* anför att för näringar som bedrivs under en mindre del av året kan en större investeringskostnad uppkomma för båtar som används inom näringen, och att återbetalningsförfarandet kan innebära en administrativ börda för företagen. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* pekar på att det är Skatteverkets ansvar att kontrollera att båten uppfyller kraven för att erhålla ett medgivande och att om förvärvaren har ett korrekt medgivande kan inte leverantören ha något ansvar för att kontrollera hur bränslet ska användas. SPBI undrar också hur befintliga medgivanden kommer att hanteras.

Vidare har några remissinstanser lämnat synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

Skälen för regeringens förslag: Av EU-domstolens praxis framgår att det inte är tillräckligt att ett luftfartyg används i näringsverksamhet för att flygbränslet ska skattebefrias. Reglerna om bränsle som används i båtar och skepp ska tolkas i ljuset av avgörandena om luftfartyg. Det krävs alltså, både beträffande flygbränsle och bränsle som används i båtar och skepp, att transporter eller tjänster sker mot ersättning för att bränslet ska skattebefrias. För att tydliggöra detta införs den 1 juli 2015 en definition av vad som är att anse som användning för privat ändamål i LSE. Definitionen innebär att skattebefrielse endast kan ges när luftfartygen, skeppen eller båtarna används för transport av passagerare eller varor mot ersättning eller tillhandahållande av andra tjänster mot ersättning, av offentliga myndigheter eller för offentliga myndigheters räkning eller för yrkesmässigt fiske. Dessutom föreslås att skattebefrielse ska ges för bränsle som förbrukas av frivilliga försvarsorganisationer och för bränsle som ideella organisationer förbrukar vid sjöräddning, brandövervakning och liknande verksamhet eller övning och utbildning för sådan verksamhet.

Av 1 kap. 6 § LSE framgår att fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter kallas skepp och att andra fartyg kallas båtar. Förbudet mot att ha märkt olja i tanken och bestämmelsen om medgivande att använda märkt olja enligt 2 kap. 9 § LSE gäller bara båtar. Förslaget innebär alltså ingen skillnad för skepp, eller för båtar med fiskelicens enligt fiskelagen (1993:787), eftersom förbudet mot märkt olja inte gäller för dessa. Mot bakgrund av detta delar regeringen inte *Jordbruksverkets* uppfattning att det är otydligt om förslaget bara avser fartyg med en längd understigande tolv meter och en bredd understigande fyra meter. När det gäller Jordbruksverkets synpunkt om konkurrensvillkor för fiskare vill regeringen anföra följande. Gränsdragningen mellan de yrkesfiskare som kan använda skattebefriat bränsle och de som i stället får ansöka om återbetalning av skatten görs genom innehavet av fiskelicens. En sådan krävs för allt yrkesfiske med fartyg i havet, oavsett om det sker på enskilt eller allmänt vatten. För fiskare med fiskelicens innebär förslaget alltså ingen skillnad. Förslaget kan däremot få viss påverkan på vissa insjöfiskare, som fiskat med stöd av enskild rätt eller personlig

fiskelicens, och inte längre kan få medgivande att använda märkt olja i båten. Det bör dock röra sig om förhållandevis få aktörer.

Bestämmelsen i 2 kap. 9 § LSE om medgivande att ha märkt olja i båt infördes i samband med slopandet av möjligheten att göra skattefria inköp av olja till båtar mot försäkran att båten skulle användas yrkesmässigt. Regeringen uttalade i förarbetena att slopandet av inköp mot försäkran kunde leda till såväl praktiska problem som en betydande ekonomisk belastning för vissa aktörer. Regeln var i första hand tänkt att tillämpas för myndigheter som disponerade både skepp och båtar, men om särskilda skäl fanns kunde även andra båtar som användes av andra än myndigheter få dispens (prop. 1994/95:54 s. 73). Regeringen framhöll att avsikten inte var att alla näringsidkare skulle få dispens, utan särskilda skäl krävdes. Allmänt skulle krävas att stora praktiska hanteringsproblem uppkom, som då näringsidkaren hade både skepp och båtar, eller att näringsidkaren skulle drabbas av betydande likviditetsproblem (a. prop. s. 96). Efter att lagändringen om begränsning av skattefriheten för flygbränsle och fartygsbränsle trätt i kraft kommer det inte att vara tillräckligt att båten används i en näringsidkares verksamhet för att bränslet ska skattebefrias, utan det krävs att båten används för annat än privat ändamål enligt definitionen i 1 kap. 11 § LSE. I konsekvens med detta bör krävas att båten används uteslutande för annat än privat ändamål för att medgivande att använda lågbeskattad, märkt olja i båten ska meddelas. Förutom att båten ska användas uteslutande för annat än privat ändamål bör också krävas, precis som tidigare, att det finns särskilda skäl för att medgivande ska lämnas. Bedömningen av vad som utgör särskilda skäl bör ske på samma sätt som tidigare. Det bör alltså krävas att stora praktiska hanteringsproblem uppstår till följd av att högbeskattad, omärkt olja måste användas i båten eller att detta leder till betydande likviditetsproblem.

Ett beslut om medgivande kan enligt 2 kap. 9 § fjärde stycket återkallas om förutsättningarna för medgivandet inte längre finns. Det är Skatteverket som beslutar om medgivanden och om att återkalla medgivanden. Det föreslås inte några ändringar när det gäller ansvarsfördelningen mellan de skattskyldiga, förvärvaren och Skatteverket eller någon utökad kontrollskyldighet för de skattskyldiga, något som *SPBI* undrat över.

Av 10 kap. 9 § LSE framgår att Kustbevakningen eller Polismyndigheten utövar tillsynen över att bestämmelserna om märkt olja följs. I 10 kap. LSE finns regler om tillsyn och sanktioner vid otillåten användning av märkt olja. Det finns alltså bestämmelser om tillsyn i LSE och det ankommer inte på regeringen att bestämma hur de myndigheter som har ansvar för tillsyn och kontroll ska organisera sin verksamhet. *Naturvårdsverkets* önskemål föranleder därför ingen åtgärd från regeringens sida.

Förslaget föranleder ändring i 2 kap. 9 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

6.3 Förvärvaren blir skattskyldig om bränslet förbrukas för privat ändamål

Regeringens förslag: Om bränsle förvärvas utan skatt eller med lägre skatt till skepp, båtar eller luftfartyg och bränslet förbrukas för privat ändamål, blir förvärvaren skattskyldig för den skatt som ska betalas på det bränsle som förbrukats för privat ändamål. Om ingen skatt eller den skatt som gäller för märkt olja har betalats för bränslet, blir förbrukaren skattskyldig enligt den högre skattesatsen för omärkt olja om bränslet förbrukas för privat ändamål.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Försvarmakten, Tullverket, Konjunkturinstitutet, Statskontoret, Energimarknadsinspektionen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Tillväxtanalys, Skogsstyrelsen, Umeå universitet, Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, Fortum Sverige AB, Företagarna, Greenpeace, IKEM, Jernkontoret, Lantbrukarnas riksförbund, Livsmedelsföretagen, Näringslivets Regelnämnd, Skogsindustrierna, Skogsägarna, SveMin, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svensk kollektivtrafik, Svensk Solenergi, Svensk Vindenergi, Svensk Vindkraftförening, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Gjuteriföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Trädbränsleföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation, Sveriges kommuner och landsting och Sveriges Åkeriföretag* lämnar inga synpunkter på förslaget. *Skatteverket, Naturvårdsverket och Energimyndigheten* tillstyrker förslaget. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen är bristfällig. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* vill att den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 1 § tredje stycket 3 LSE förtydligas. SPBI påpekar också att de skattskyldiga inte kan kontrollera hur den slutliga förbrukningen sker efter att bränslet levereras, något som *Svenska FlygBranschen* instämmer i.

Skälen för regeringens förslag: I 4 kap. 1 § LSE regleras vem som är skattskyldig för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen som avses i 1 kap. 3 a §, alltså de bränslen som omfattas av vissa gemensamma förfaranderegler inom EU, det s.k. uppskovsförfarandet. Bestämmelsen i 4 kap. 1 § 7 LSE innebär att den som förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för ett visst ändamål men som använder bränslet för ett annat ändamål som medför att skatt ska betalas med ett högre belopp blir skattskyldig. Motsvarande bestämmelse för bränslen som inte omfattas av uppskovsförfarandet finns i 4 kap. 12 § 4 LSE.

Tidigare fanns en bestämmelse i 4 kap. 1 § andra stycket LSE som innebar att den högre skattesatsen för omärkt olja kunde tas ut om skepp eller båt med fartygstillstånd (numera fiskelicens) användes på ett sätt att ytterligare skatt skulle betalas. Denna bestämmelse upphävdes dock den

1 oktober 2001 med motiveringen att den inte tillförde något utöver vad som framgick av punkten 7 samma paragraf (prop. 2000/01:118 s. 132). Motsvarande bestämmelse för bränslen som inte omfattas av uppskovsförfarandet upphävdes också. Regeringen ansåg alltså att bestämmelserna i 4 kap. 1 § 7 respektive 12 § 4 LSE innebar att förvärvaren blev skattskyldig om bränslet förbrukades för privat ändamål och att den högre skattesatsen för omärkt olja kunde tas ut i de fall det var aktuellt. Det har dock vid tillämpningen visat sig att det är tveksamt om dessa bestämmelser kan tillämpas för att ta ut skatt av förvärvaren när bränsle köps utan skatt eller med lägre skatt och användningen av skeppet eller båten sker för privat ändamål. Samma sak gäller för flygfotogen som förbrukas i luftfartyg enligt 6 a kap. 1 § 5 a LSE. Detta beror på att förvärvaren vid leveransen av bränslet inte behöver ange vad skeppet, båten eller luftfartyget ska användas till. Skattebefrielsen respektive avdragsrätten för den som levererar bränslet beror enbart på om bränslet tagits emot i skeppet, båten eller luftfartyget. Det kan därför inte anses vara förvärvat för ett visst ändamål.

Av 2 kap. 1 § andra stycket LSE framgår att, i fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 LSE, alltså de fall när förvärvaren blir skattskyldig, ska skatt tas ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt. Eftersom den lägre energiskattesatsen för märkt olja gäller oavsett användningsändamål kan denna bestämmelse inte tillämpas för att ta ut skatten som gäller för omärkt olja eller mellanskillnaden mellan märkt och omärkt olja i de fall märkt olja har använts för privat ändamål.

Mot bakgrund av detta finns ett behov att komplettera och förtydliga bestämmelserna om skattskyldighet och vilken skatt som ska tas ut när skepp, båtar och luftfartyg används för privat ändamål. Det föreslås därför att förvärvaren blir skattskyldig om bränslet köpts in utan skatt eller med lägre skatt och förbrukas i skepp, båt eller luftfartyg när dessa används för ändamål som inte föranleder skattebefrielse. Detta bör gälla för samtliga de harmoniserade bränslen som framgår av 2 kap. 1 § första stycket LSE, det vill säga både bränslen som omfattas av uppskovsförfarandet och bränslen som inte omfattas av uppskovsförfarandet. Vidare bör reglerna gälla för energiprodukter eller andra produkter som är avsedda att användas för motordrift eller uppvärmning enligt 2 kap. 3 och 4 §§ LSE. När det gäller luftfartyg aktualiseras behovet enbart beträffande flygfotogen, eftersom inget annat bränsle får förvärvas utan skatt. Vidare föreslås att den högre skattesatsen för omärkt olja ska tas ut av förvärvaren i de fall då ingen skatt har betalats eller skattesatsen för märkt olja har betalats för bränslet, och bränslet förbrukas för privat ändamål i skepp, båtar eller luftfartyg.

Avsikten med förslaget är, som framgår ovan, att förvärvaren ska bli skattskyldig om bränslet används för ett ändamål som inte är skattebefriat. Det föreslås inte någon ändring av reglerna om avdrag i 7 kap. LSE eller av reglerna om skattebefriade användningsområden i 6 a kap. 1 § LSE. Förutsättningarna för skattebefrielse respektive avdrag är alltså oförändrade vilket innebär, som både *SPBI* och *Svenska FlygBranschen* pekar på, att förslaget inte innebär någon utökad kontrollskyldighet eller ansvar för hur bränslet slutligen används.

Förslagen föranleder ändringar i 2 kap. 1 §, 4 kap. 1 och 12 §§ samt 5 kap. 3 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

6.4 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagens effekter i den omfattning som är erforderligt i det aktuella lagstiftningsärendet. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig. Härigenom anser regeringen, trots vad som framförs av *Regelrådet*, att gällande krav på konsekvensanalyser har tillgodosetts. Beskrivningar av förslaget och dess konsekvenser i andra avseenden finns även i andra delar av lagrådsremissen.

Offentligfinansiella effekter

Skatteverket uppskattar att ca 650 företag i dag har medgivande att använda märkt olja i båt och att uppskattningsvis hälften av dessa kommer att beröras av förslaget om begränsning av skattefriheten för fartygsbränsle och alltså inte få tillstånd att använda märkt olja. Dessa företag kommer att använda högbeskattad olja och begära återbetalning av skatten för den del av förbrukningen som sker för annat än privat ändamål.

Det är tveksamt om det i dagsläget över huvud taget sker någon inbetalning av skatt i efterhand för sådan privat förbrukning som sker med obeskattat bränsle eller med lågbeskattat bränsle. Sammantaget förväntas förslagen leda till en viss förstärkning av statens skatteintäkter om 4 miljoner kronor per år.

Effekter för miljön

Förslaget kan leda till att användningen av omärkt olja ökar medan användningen av märkt olja minskar. Detta bör dock inte få några större effekter på miljön, eftersom utsläpp med lokala och regionala effekter från båtar främst beror på andra faktorer som krav på bränslekvalitet och avgasrening.

Effekter för företagen

Som anges ovan kommer sådana företag som i dag har medgivande att använda märkt olja i båten att i stället använda högbeskattad olja och begära återbetalning av skatten i efterhand om användning skett för annat än privat ändamål. Dessa företagare kommer alltså att få ligga ute med skatten. *Tillväxtverket* menar att det kan innebära en större investeringskostnad för båtar som används inom näringar som bedrivs under mindre delar av året. Av 9 kap. 7 § LSE framgår att ansökan till återbetalning sker kvartalsvis, och att rätt till återbetalning finns om ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till 500 kronor, se 9 kap. 8 § LSE. Det rör sig alltså om maximalt ett kvartal som dessa aktörer måste ligga ute med skatten. Eftersom det rör sig om båtar får det antas att det rör sig om förhållandevis små belopp. Det stämmer också, som *Tillväxtverket* framför, att företagare som ska ansöka om återbetalning behöver spara

dokumentation för att visa sin rätt till återbetalning. Den ökning av den administrativa bördan som detta innebär bör dock vara försumbar, bl.a. mot bakgrund av att näringsidkare redan får antas spara fakturor och annan dokumentation i andra syften.

Det är tänkbart att vissa tankställen på mindre orter inte säljer omärkt olja utan endast märkt olja. Det får dock antas att efterfrågan på omärkt olja kommer att öka dels på grund av förslaget i prop. 2014/15:40 som innebär en begränsning av skattefriheten för fartygsbränsle, dels på grund av det förslag som nu behandlas.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget medför ökade kostnader för Skatteverket med 220 000 kronor, varav 200 000 kronor är av engångskaraktär (150 000 kronor för utveckling av blanketter och informationsinsatser m.m. samt 50 000 kronor IT-utveckling) och 20 000 kronor löpande kostnader för IT-utveckling. Tillkommande kostnader för Skatteverket bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Redan i dag gäller att medgivande att använda märkt olja i båt får återkallas om förutsättningarna för det inte finns. Förslaget bedöms därför inte påverka antalet mål eller påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Förslaget bedöms inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

7 Förändrat undantag från skatteplikt för elektrisk kraft

7.1 Bakgrund

7.1.1 Förnybar energi i Sverige

Användningen av förnybar energi i Sverige

Användningen av förnybar energi ökar i alla sektorer. Sveriges andel förnybar energi i förhållande till slutlig energianvändning har ökat stadigt sedan början på 1970-talet och uppgick 2012 till 51 procent. Bioenergi och vattenkraft står för den största delen. Även värmepumparna gav ett betydande bidrag motsvarande ca 14 terawattimmar (TWh) och likaså vindkraften som producerade cirka 10 TWh under 2013. 2013 användes 140 TWh bioenergi inklusive avfall och det producerades 61 TWh elektrisk kraft i vattenkraftverken. Energimyndigheten har i sin rapport Underlag till kontrollstation 2015 bedömt att målet om förnybar energi till 2020 kommer att nås och att den förnybara energin med beslutade styrmedel kan förväntas uppgå till 55 procent.

Sedan elcertifikatssystemets start i maj 2003 har det byggts över 2 400 nya anläggningar (elcertifikatssystemet beskrivs översiktligt under nästa rubrik). Av dessa anläggningar är ca 1 700 vindkraftsanläggningar (ca 2 000 verk). År 2014 producerades ca 17 TWh elektrisk kraft i elcertifikatssystemet. Det största reella bidraget stod vindkraften för med

ca 64 procent. Den biobränslebaserade elproduktionen bidrog med ca 27 procent, vattenkraften med ca 8 procent och solelsproduktionen med knappt 0,1 procent.

Den förnybara elproduktionen inom elcertifikatssystemet ökade i Sverige med 1,5 TWh 2014, jämfört med året innan. Solelanläggningar stod för den största procentuella ökningen med 191 procent, vilket motsvarade en ökning med ca 7 gigawattimmar, jämfört med föregående år. Vindkraften stod för det största absoluta tillskottet med ca 1,3 TWh. Vidare ökade elproduktionen med vattenkraft med ca 0,5 TWh under året.

Elcertifikatssystemet

Den 1 maj 2003 infördes ett elcertifikatssystem som är ett marknadsbaserat stödsystem för förnybar elproduktion. Systemet regleras i lagen (2011:1200) om elcertifikat. När elcertifikatssystemet introducerades var det ett svenskt nationellt marknadsbaserat stödsystem men det har därefter kommit att utvidgas till att även omfatta Norge. Systemet ersatte andra stödsystem för förnybar elproduktion och i samband med införandet slopades tidigare investeringsbidrag och driftstöd till vindkraft och annan förnybar elproduktion. Systemet är ett kvotbaserat system för att främja elproduktion med användning av förnybara energikällor. Elcertifikatssystemet bygger på att producenterna av förnybar elektrisk kraft tilldelas elcertifikat av staten och på att det finns en kvotplikt, som innebär en skyldighet för elanvändare att årligen inneha elcertifikat i förhållande till sin förbrukning av elektrisk kraft under det föregående kalenderåret. Om kvotplikten inte fullgörs, ska en kvotpliktsavgift betalas till staten. Elproducenter, vilkas elproduktion uppfyller kraven i lagen om elcertifikat, får ett elcertifikat för varje megawattimme (MWh) elektrisk kraft som de producerar. Genom elcertifikatssystemet ökar de förnybara energikällornas möjlighet att konkurrera med icke förnybara energikällor. Dessutom gynnas utbyggnaden av den mest kostnadseffektiva förnybara elproduktionen genom att systemet är teknikneutralt.

Mängden elcertifikat som ska köpas av de kvotpliktiga elanvändarna ökar i takt med att kvotplikten successivt höjs fram till 2020, vilket medför en stigande efterfrågan på elcertifikat. Målet var inledningsvis att produktionen skulle öka med 10 terawattimmar (TWh) till år 2010 (prop. 2001/02:143, bet. 2001/02:NU17, rskr. 2001/02:317). Ett nytt mål om en nivå med 25 TWh till 2020 fastställdes i propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik (prop. 2008/09:163). Under hösten 2011 godkände vidare den svenska riksdagen och det norska Stortinget ett avtal mellan Sveriges och Norges regeringar om en gemensam marknad för elcertifikat som innebär ett gemensamt mål om 26,4 TWh ny förnybar elproduktion från 2012 till 2020.

Regeringen aviserade en ambitionshöjning inom elcertifikatssystemet till 2020 i regeringsförklaringen 2014 och uttalade följande i den ekonomiska vårpropositionen för 2015. ”Sverige har särskilt goda förutsättningar att bygga ut den förnybara energin genom vår goda tillgång till vatten, vind och skog. Regeringen anser att Sverige på sikt ska ha ett energisystem med 100 procent förnybar energi. Den förnybara

elproduktionen bör därför byggas ut ytterligare. (prop. 2014/15:100 s. 46) Regeringen har i propositionen Ambitionshöjning för förnybar elproduktion och kontrollstation för elcertifikatssystemet 2015 (prop. 2014/15:123) föreslagit att Sverige till 2020 ska finansiera 30 TWh förnybar el inom ramen för elcertifikatssystemet.

I den överenskommelse som Sveriges energiminister och Norges olje- och energiminister presenterade den 13 mars 2015 är regeringarna bl.a. överens om att höja det gemensamma målet för ny förnybar elproduktion inom den gemensamma elcertifikatmarknaden upp till 28,4 TWh till 2020 i syfte att möjliggöra den av regeringen aviserade ambitionshöjningen. Enligt överenskommelsen ska regeringen under 2015 lägga fram ett förslag inför riksdagen som bl.a. innebär en begränsning av nuvarande undantag från skatteplikt i 11 kap. 2 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Begränsningen ska enligt överenskommelsen gälla för anläggningar som sätts i drift efter den 1 juli 2016 och vars installerade produktionskapacitet leder till en årlig elproduktion motsvarande ungefär den som effektgränsen i Norge om 100 kilovoltampere leder till.

7.1.2 Energibeskattnings och unionsrätten

Allmänt om den svenska energiskattelagstiftningen

Energibeskattnings av elektrisk kraft regleras på nationell nivå i lagen (1994:1776) om skatt på energi. All elektrisk kraft som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och skatten betalas in till staten av de skattskyldiga. De skattskyldiga består i huvudsak av två kategorier, nämligen elproducenter och elleverantörer. För dessa skattskyldiga inträder skattskyldighet för elektrisk kraft när kraften levereras till någon som inte är skattskyldig eller när den tas i anspråk för annat ändamål än försäljning.

Energiskatten på elektrisk kraft har traditionellt ansetts vara en fiskal skatt, men samtidigt är skatten ett kostnadseffektivt och viktigt styrmedel för att uppnå målen för effektivare energianvändning. Styrningen mot effektivare användning av resurser sker genom att skatten är pris-påverkande. Nuvarande energiskatt på elektrisk kraft är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels vem som förbrukar den. I dag betalar servicesektorn samma energiskatt på elektrisk kraft som hushållen, medan tillverkningsindustrin samt jord-, skogs- och vattenbruk är lågt beskattade. Skatten för elektrisk kraft i hushålls- och servicesektorerna är i dag 29,4 öre per kilowattimme (19,4 öre i vissa kommuner i norra Sverige). För övriga sektorer är energiskatten på elektrisk kraft 0,5 öre per kilowattimme. I syfte att upprätthålla skatternas styrsignal över tiden omräknas energiskattesatserna årligen utifrån förändringar i konsumentprisindex. I november 2014 fastställde regeringen omräknade skattesatser för 2015 genom förordningen (2014:1328) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt på elektrisk kraft för år 2015.

Möjligheten för Sverige att fritt utforma energiskatten på elektrisk kraft är unionsrättsligt begränsad genom bl.a. energiskattedirektivet och EU:s

statsstödsregler. De senare regelverken beskrivs översiktligt i det följande.

EU:s statsstödsregler

Möjligheten att nationellt fritt utforma energibeskattningen begränsas, förutom av energiskattedirektivet, också av de regler om statligt stöd som finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Detta gäller i de fall då driftsstöd i form av vissa skattelättnader ges till andra aktörer än privatpersoner.

För att det ska anses vara fråga om ett statligt stöd ska fyra kriterier vara uppfyllda. Stödet ska

- ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,
- snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen,
- gynna vissa företag eller viss produktion, och
- påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Den omständigheten att en viss åtgärd kan leda till högre miljönytta påverkar inte bedömningen av om åtgärden utgör statligt stöd. Huvudprincipen är att allt offentligt stöd till näringslivet är förbjudet. Ett stöd kan emellertid efter prövning av Europeiska kommissionen bedömas vara förenligt med den gemensamma marknaden. Medlemsstaterna ska anmäla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder till kommissionen för granskning och får inte genomföra åtgärderna förrän kommissionen gett sitt godkännande. Det finns undantag från anmälningsförfarandet för stöd som uppfyller förutsättningarna i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (gruppundantagsförordningen) eller kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Kommissionens har sett över regelverket om statsstöd och har under 2014 presenterat nya riktlinjer för miljö- och energistöd (Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2020 (2014/C 200/01)) och en ny allmän gruppundantagsförordning (Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget). Översynen av regelverket har inneburit förändringar av möjligheterna att lämna stöd genom skattenedsättningar och under vilka förutsättningar annat stöd kan lämnas med offentliga medel.

Regeringen anser att en viktig princip för skattepolitiken är att regelverket ska vara förenligt med EU-rätten. Det gäller inte bara i förhållande till specifika rättsakter utan även till bestämmelser i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om fri rörlighet för personer, varor, tjänster och kapital samt reglerna om statligt stöd (prop. 2014/15:100 s. 105). En strävan efter en förenlighet med EU-rätten är i linje med den allmänna samarbets- och lojalitetsförpliktelse som slås fast i artikel 4.3 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Tidigare och nuvarande regler om skattefrihet för förnybar el

Allt sedan elektrisk kraft började beskattas i början av 1950-talet har huvudregeln varit att all elkraft som producerats och yrkesmässigt levererats har beskattas. Elektrisk kraft som framställts i mindre kraftverk och inte yrkesmässigt distribuerats har av administrativa skäl varit skattebefriad. Denna skattebefrielse var ursprungligen utformad som en generell skattebefrielse för elektrisk kraft som framställts av en producent som förfogade över en installerad generatoreffekt understigande 50 kilowatt och som inte yrkesmässigt distribuerade elektrisk kraft. Effektgränsen har därefter stegvis höjts och under 1990-talet slopades effektgränsen för vindkraftsproduktion medan den behölls för övrig produktion.

Enligt 11 kap. 2 § 1 LSE är elektrisk kraft som framställs i vindkraftverk undantagen från skatteplikt om producenten inte yrkesmässigt levererar den eller annan elkraft. Befrielsen är i dag inte begränsad med viss generatoreffekt. Undantaget har tidigare varit begränsat med bl.a. en effektgräns om 500 kilowatt. Bestämmelsen i 11 kap. 2 § 2 LSE innebär att mindre elproducenters egenförbrukning av elektrisk kraft i vissa fall är undantagen från skatteplikt. Undantaget infördes av administrativa skäl och inte som allmän stimulans (bet. 1993/94:SkU34 s. 17). Det nuvarande undantaget gäller om den elektriska kraften framställts av en producent som inte yrkesmässigt levererar elkraft och som förfogar över en generatoreffekt som är mindre än 100 kilowatt.

I samband med att elcertifikatssystemet infördes 2003 slopades andra stödsystem såsom exempelvis den s.k. vindkraftsbonusen som förmedlades inom energiskattesystemet. Det särskilda undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i vindkraftverk lämnades emellertid oförändrat utan särskild motivering.

Avgörande för om undantagen för skatteplikt är tillämpliga är om den som producerar den elektriska kraften yrkesmässigt levererar elektrisk kraft eller inte. Högsta förvaltningsdomstolen har i tre avgöranden från den 10 maj 2012 tagit ställning till undantaget från skatteplikt i 11 kap. 2 § 1 LSE och därmed även vad som utgör yrkesmässig leverans. Avgörandena avsåg överklagade förhandsbesked lämnade av Skatterättsnämnden. I ett av avgörandena prövade domstolen frågan om en vindkraftsproducent yrkesmässigt levererat elektrisk kraft när kraften används vid producentens uthyrning av byggnader (HFD 2012 ref. 26). Enligt domstolens bedömning bör egenproducerad elektrisk kraft som en fastighetsägare tillhandahåller vid upplåtelse av fastighet inte anses levererad till hyresgästerna om tillhandahållandet endast ingår som ett osjälvständigt och naturligt moment i upplåtelsen, vilket typiskt sett är fallet när elen ingår ospecificerad i hyran. Om producenten inte yrkesmässigt levererar annan elektrisk kraft omfattas sådan förbrukning alltså av undantaget från skatteplikt i 11 kap. 2 § 1 LSE. Högsta förvaltningsdomstolens bedömning överensstämmer med den tillämpning som Skatteverket har gett uttryck för i en skrivelse den 23 oktober 2008 (dnr 131 634650 08/111). Skatteverket gjorde där bedömningen att en fastighetsförvaltare som fördelar egenproducerad elektrisk kraft eller inkommande elektrisk kraft från en leverantör till sina hyresgäster, ska anses leverera kraften, i den mening som avses i 11 kap. 2 § 1–2 och 5§

första stycket 2 LSE, om fastighetsförvaltaren fakturerar den i form av uppmätt eller uppskattad elförbrukning. Ingår däremot den elektriska kraften ospecificerad i hyresdebiteringen anser Skatteverket att fastighetsförvaltaren inte ska anses ha levererat kraften.

I ett annat avgörande den 10 maj 2012 prövade Högsta förvaltningsdomstolen frågan om en ekonomisk förening skulle anses yrkesmässigt leverera den elektriska kraft som föreningen framställde och levererade till sina medlemmar (HFD 2012 not. 20). Av den ekonomiska föreningens stadgar framgick bl.a. att föreningen hade till ändamål att främja sina medlemmars ekonomiska intressen genom driftansvar och i egen regi producera och/eller arrendera miljövänlig vindkraft för medlemmarnas egen konsumtion. Skatterättsnämnden hade funnit att det var föreningen som fick anses framställa vindkraften och att den sedan levererades till medlemmarna. Nämnden fann även att föreningens verksamhet var yrkesmässig. Därigenom var föreningen skyldig att betala energiskatt. Högsta förvaltningsdomstolen fastställde nämndens förhandsbesked och konstaterade att dels definitionen av yrkesmässighet var densamma som i 4 kap. 1 § 1 mervärdesskattelagen (1994:200), dels avsaknad av vinstsyfte i praxis inte hindrat att verksamheten hos en juridisk person behandlats som näringsverksamhet vid inkomstbeskattningen eller som yrkesmässig i mervärdesskattesammanhang.

Den omständigheten att en av två bolagsmän i ett enkelt bolag kan sälja eller på annat sätt överlåta sin andel av den producerade elektriska kraften till annan har emellertid inte ansetts medföra att även en annan bolagsman ska anses yrkesmässigt leverera elektrisk kraft (HFD dom den 10 maj 2012 i mål 5021-11).

Av ovanstående avgöranden kan slutsatsen dras att under nuvarande regelverk kan verksamheter och leveranser anses yrkesmässiga oavsett verksamhetens syfte och resultat. Produktion inom ett enkelt bolag kan behandlas på skattemässigt olika sätt eftersom det enkla bolaget inte är en juridisk person och skattskyldigheten inte ”smittar” mellan bolagsmän. Formen för hur verksamheten bedrivs har alltså stor betydelse för om skatteplikt föreligger eller inte. För frågan om leverans föreligger eller inte påverkas bedömningen inte enbart av om överlåtelse sker utan även av hur tillhandahållandet av den elektriska kraften sker. Överlåtelser av elektrisk kraft till följd av avtalsförhållanden har därmed kommit att inte betraktas som leveranser i situationer där tillhandahållandet sker som ett osjälvständigt och naturligt moment i upplåtelse av lokaler.

7.2 Ändrade regler för undantag från skatteplikt

Regeringens förslag: Dagens särskilda regler om skattefrihet för elektrisk kraft som producerats i bl.a. vindkraftverk begränsas och samordnas med regler för annan elproduktion. Samtidigt slopas den begränsning som innebär att undantaget inte gäller den som yrkesmässigt levererar elektrisk kraft.

Undantag från skatteplikt ska gälla för elektrisk kraft som framställts i Sverige

– i en anläggning av mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt,

– av en producent som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt, och

– som inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nät-koncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen.

Med mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt ska för elektrisk kraft som framställs från

– vind eller vågor, motsvaras av 125 kilowatt installerad generator-effekt,

– sol, motsvaras av 255 kilowatt installerad toppeffekt, och

– annan energikälla utan generator, motsvaras av 50 kilowatt installerad effekt.

När elektrisk kraft framställs från olika källor ska de installerade effekterna läggas samman.

Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2016.

Regeringens bedömning: För närvarande omfattas framställning av elektrisk kraft i solcellsanläggningar av olika stödsystem. Det gäller t.ex. särskilt investeringsstöd för solcellsanläggningar, det med Norge gemensamma elcertifikatssystemet och den nyligen införda skattereduktionen för mikroproduktion. Därtill kommer möjligheten för aktörer att sälja överskottsproduktion och att få ersättning av nätföretag vid inmatning av elektrisk kraft. Regeringen finner emellertid det angeläget att undersöka möjligheterna till ytterligare stimulans till produktion av elektrisk kraft med solceller och att undersöka hur andra länder stöder solcellsel. Regeringen avser därför att se över förutsättningarna för att skattemässigt gynna sådan solcellsel som produceras och förbrukas bakom en och samma anslutningspunkt eller på en och samma fastighet, och där den elektriska kraften är skattepliktig med anledning av att den produceras i en anläggning som ensam eller tillsammans med andra anläggningar överstiger de föreslagna effektgränserna.

Utredningens och promemorians förslag överrensstämmer i delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock lägre effektgränser om 32, 80 respektive 144 kilowatt. I promemorian görs ingen bedömning av ytterligare stimulans till till produktion av elektrisk kraft med solceller.

Remissinstanserna: Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Statskontoret, Konkurrensverket, Tullverket, Transportstyrelsen, Umeå universitet samt Svenskt Näringsliv har inga synpunkter på förslaget.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikverket, Sjöfartsverket, Trafikanalys, Skogsstyrelsen, Jordbruksverket, Energigas Sverige, Företagarna, Hjelmcö Oil, IKEM, Livsmedelsföretagen, Jernkontoret, Svemin, Svensk kollektivtrafik, Svenska Flygbranschen, Gjuteriföreningen, Svenska Petroleum och Biodrivmedels Institutet, Svenska Trädbränsleföreningen, Sveriges Åkeriföretag, Ekonomi-styrningsverket, Sveriges Bussföretag, Neste Oil AB, Motorbranchens

Riksförbundet, AOPA Sweden, VärmlandsMetanol AB, Bil Sweden och EcoPar AB lämnar inte några synpunkter på förslaget.

Havs- och vattenmyndigheten, Tillväxtanalys och Skärgårdsstiftelsen avstår från att yttra sig över förslaget.

Konjunkturinstitutet, Energimarknadsinspektionen, Fortum, Skogsindustrierna, Svensk Energi, Svensk fjärrvärme och E.ON Sverige AB tillstyrker förslaget.

Skatteverket tillstyrker förslaget att undantag från skatteplikt enligt 11 kap. 2 § 1 inte blir beroende av att producenten inte yrkesmässigt levererar el. Skatteverket efterfrågar en definition av anläggning. Skatteverket ser mycket positivt på att förslaget inte innebär någon uppdelning mellan gamla och nya anläggningar och framhåller att det är angeläget att sådan uppdelning inte görs. Skatteverket framför att bestämmelserna bör utformas så att det alltid finns någon som utpekats som skattskyldig för sådan el som är skattepliktig. I första hand förespråkar Skatteverket att de föreslagna förändringarna bör göras samtidigt som bestämmelser införs om att nätinnehavarna ska vara skattskyldiga istället för elleverantörerna. För det fall att förändringen av skattskyldigheten inte bedöms möjlig anser Skatteverket att det föreslagna undantaget från skatteplikt i 11 kap. 2 § 1 bör justeras så att det omfattar även sådan el som överförs till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Ett annat alternativ är att undantaget i 11 kap 5 § femte stycket justeras så att bara den som framställer el enbart i enlighet med 11 kap. 2 § första stycket 1 a-c LSE omfattas.

Statens Energimyndighet tillstyrker att möjligheten till skattefrihet för elektrisk kraft som producerats i vindkraftverk begränsas och samordnas med regler som gäller all elproduktion. Statens energimyndighet tillstyrker ändrade regler för undantag från skattskyldighet som producent. Statens energimyndighet avstyrker den del i förslaget som innebär att det är den sammanlagda effekten som producenten förfogar över som avgör om undantag från skatteplikt ska gälla.

Svebio anser att skattebefrielsen för egenproducerad el bör avskaffas utom för småskalig produktion, i huvudsak i enlighet med förslaget, men den nedre gränsen för skattebefrielse bör sättas till 100 kW eller utformas som ett fribelopp. Svebio framför vidare att ändringen bör gälla även befintliga anläggningar.

Svensk vindenergi anser det är positivt att energiskatteundantaget för egenproducerad el föreslås försvinna för större anläggningar. Svensk vindenergi bedömer att omfattningen av skattebortfallet via leasingavtal troligtvis är betydligt större än de 94 MSEK som nämns i promemorian. Svensk vindenergi anser att mycket viktigt att undantaget tas bort på ett ansvarsfullt sätt med hänsyn till gjorda investeringar genom att avskaffa undantaget succesivt via en övergångslösning eller flytta fram datumet för avskaffandet ett par år. Svensk vindenergi ställer sig tveksam till en begränsning av energiskatteundantaget till icke koncessionspliktigt nät eftersom möjligheten till effektivt utnyttjande av elnäten för småskaliga kraftanläggningar då försvinner.

Naturvårdsverket har inget att invända mot förslaget om ändrade regler för undantag från skatteplikt för el som producerats i vindkraftverk men avstyrker förslaget att den generella effektgränsen för när elskatt ska betalas sänks. Naturvårdsverket framhåller att förslaget även kan ha

andra effekter på miljön än de som nämns i promemorian. Naturvårdsverket nämner att ökad bibränsleanvändning och ökad vattenkraftsproduktion kan bl.a. påverka miljömålen levande skogar, ett rikt växt- och djurliv samt levande sjöar och vattendrag.

Svensk vindkraftförening, Näringslivets regelnämnd samt *Sveriges Kommuner och landsting* avstyrker förslaget. *Tillväxtverket* anser att staten bör vara försiktig med att införa skatt på företagsinterna transaktioner. *Tillväxtverket* framför att om förslaget att beskatta el producerad för eget bruk bör insatser göras inom ramen för statsstödsregler i syfte att stimulera och utveckla marknaden för hållbara elproduktionsinvesteringar.

Lantbrukarnas riksförbund och *LRF Skogsägarna* anför att nuvarande regelverk skapar en orimlig konkurrenssituation. *Lantbrukarnas riksförbund* och *LRF Skogsägarna* framför att förslaget innebär att skattefrihet behålls för små anläggningar vilket de tillstyrker men anför även att förslagen i promemorian om gräns för skattefrihet för el producerad via exempelvis vind- och solkraft bör justeras. Från vind- och vågkraft bör den övre gränsen ligga vid 250 kW installerad generatoreffekt och från sol motsvaras av 450 kW installerad topp effekt.

Greenpeace föreslår att gränsen per soleanläggning höjs till åtminstone 450 kW. *Greenpeace* föreslår att gränsen sätts per anläggning och inte per juridisk person, att elkunden får använda elnätet för att överföra el till egna fastigheter för att täcka deras egen förbrukning, att ett undantag införs så att mikroproducenter kan sälja egen el. *Greenpeace* framför att det är orimligt att producenter blir skattskyldiga bara för att man matar ut delar av den egenproducerade elen på elnätet.

Konjunkturinstitutet framför bl.a. att begränsa skattefriheten för el som produceras i vindkraftverk ökar effektiviteten i styrningen mot förnybar el.

E.ON Sverige AB framför att förändringen i högsta grad är motiverad för att regelverket ska uppfylla kraven på teknik- och konkurrensneutralitet samt lyfter fram att skatteundantaget har kommit att störa effektiviteten i elcertifikatssystemet.

Fastighetsägarna, Svensk Solenergi, Naturskyddsföreningen, HSB riksförbund, Solkompaniet, Kungliga Tekniska högskolan och Hållbar utveckling Väst, avstyrker regeringens förslag och föreslår att gränsen per soleanläggning sätts till 450 kW, att gränsen är per anläggning och inte per juridisk person så länge elen reducerar elkundens elförbrukning, att elproducenten får använda det koncessionspliktiga elnätet till att överföra el till andra av sina fastigheter för att täcka producentens egen förbrukning, att ett undantag införs så att mikroproducenter som omfattas av skattereduktionen kan sälja sin el så länge man uppfyller kraven på skattereduktionen, dvs. är nettoköpare av el. *Naturskyddsföreningen* anför vidare, efter en jämförelse med produktionsutfallet från en vindkraftspark, att effektgränsen för solceller bör vara åtminstone 266 kW för att uppfylla avtalet med Norge.

Sveriges Energiföreningars Riksorganisation (SERO) föreslår att äldre regler ska gälla för vindkraftverk som tagits i drift före den 1 juli 2016 och att gränsen för undantaget från skatteplikt höjs från föreslagna 80 kW till 250 kW. *SERO* föreslår vidare att effektgränsen för vattenkraft får vara kvar på 100 kW med ändringen att all egen-

producerad och egenanvänd el blir elskattebefriad samt att kravet för eventuell elskattebefrielse att el inte får överföras via nätet tas bort.

Axfood AB förordar att skattebefrielsen tillämpas per anläggning och inte per organisationsnummer för solcellsanläggningar som inte ansluts till elnätet samt framför att för det fall att det inte generellt är möjligt att pga. statsstödsreglerna i EU och risken för att aktörer kan dela upp anläggningar kan det behövas begränsningar. Detta sagt bör man här väga in vikten av att undvika konkurrenssnedvridande effekter där bolagsformen och inte miljönyttan blir avgörande för utbyggnaden för förnyelsebar energi. *Axfood AB* framgör vidare att det vore värdefullt om man i lagstiftningen kan inkludera en möjlighet att dagligvarubutiker bedöms per anläggning när deras solcellsanläggningar inte är kopplade till elnätet.

Svensk Vindkraftförening föreslår att nuvarande regelverk ska gälla till utgången av år 2022 för anläggningar driftsatta före den 1 juli 2016. Detta för att säkerställa att den nuvarande elproduktionen kan hållas intakt samt ge möjlighet för planerade projekt att göra en ny bedömning för fortsatt anpassning utifrån föreslagen tidsram. *Svensk Vindkraftförening* föreslår att föreslagen i promemoria om ändring endast ska gälla för nya anläggningar som blir driftsatta efter 1 juli 2016.

Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO), *Bostads AB Mimer* och *AB Bostaden Umeå* föreslår att förslaget kompletteras med en övergångsregel som innebär fortsatt skattebefrielse fram till 2030 för aktörer som producerar förnybar elektrisk kraft för egen användning, även om den distribueras över ett koncessionspliktigt nät, i de fall produktionen sker i en anläggning som tagits i drift före den 1 juli 2016. *SABO* anser att när det gäller mindre elproduktionsenheter så bör den topp effekt som inte får överskridas för att erhålla undantag från energiskatt, räknas per fastighet och inte per företag.

Fortum, *Svebio*, *Svensk Energi*, *Svensk fjärrvärme* gör bedömningen att genomförandet av förändringen bör kunna införas redan från 1 januari 2016. *Svebio* framför att ändringen bör gälla även befintliga anläggningar.

Harald Överholm anför att förutsättningen för undantag från skatteplikt bör vara installerad effekt per inmatningspunkt eller fastighetsbeteckning, inte per juridisk person. *Harald Överholm* föreslår att effektgränsen för anläggningar som kan undantas från skatteplikt bör höjas till 250 kW för solceller.

Diligentia anser att 144 kW är för lågt samt att ingen punktskatteplikt bör föreligga så länge produktionen från byggnadens egna solceller inte överstiger byggnadens egna elenergibehov för den egna driften.

Klimatkommunerna lägger fram följande idéer för vidare arbete. Sätt gränsen per anläggning istället för juridisk person, sätt elproduktionen i relation till fastigheten genom att bestämma en gräns för maximal andel årlig överproduktion per anläggning, gör all solel som går åt i fastigheten den besörjer skattefri, förtydliga lagstiftningen så att en producent av solel inte kan anses leverera el yrkesmässigt när solelen överförs till sina egna förbrukningspunkter via elnätet samt sätt gränsen för energiskattebefrielse till 450 kW istället för 144 kW.

Exergetics Energisystemteknik AB (EEAB) och *Ecergy* anför att det förefaller ologiskt att en högre effektgräns ska gälla för elproduktion från

beskattade bränslen. EEAB och Ecery anför vidare att det är svaga argument för avskaffad rätt att överföra skattebefriad el till annan egen fastighet, att det finns behov av ett stabilt regelsystem. EEAB och Ecery framför att sänkning av effektgränserna från 100, 250 respektive 450 kilowatt inte bör genomföras samt att begränsningen av skattefrihet som överförs inte bör genomföras.

Uppsala universitet föreslår att undantag från skatteplikt ska gälla för elektrisk kraft som framställts i Sverige som inte överförs till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen samt om sådan ändring inte är möjlig en höjning av effektgränsen för solcellsanläggningar till 450 kW.

Energikontor sydost anser att de gränsvärden som anges för småskalig biokraftproduktion om 100 kilowatt ska behållas, att förslaget om att el som inte är yrkesmässigt framställd men som överförs via elnätet till annan fastighet eller verksamhet ägd av elproducenten ska avvisas.

Bixia anser att beskedet efter överenskommelsen mellan Sverige och Norge att vindkraftverk drifttagna efter 1 juli 2016 inte skulle omfattas av energiskattebefrielse skulle vara en bra kompromiss.

SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut föreslår följande att gränserna per anläggning sätts som energimängd (kWh per år) istället för effekt, att den årliga energiproduktionen för en enhet beräknas utifrån ett rullande fem års-medelvärde, för att tillåta balansering vid tillfälligt höga effektbehov i elsystemet, att gränsen per solelanläggning sätts till motsvarande 450 kW, att gränsen per biokraftanläggning sätts till motsvarande 100 kW, att gränsen är per anläggning och inte per juridisk person så länge elen reducerar elkundens elförbrukning, att elkunden får använda det koncessionspliktiga elnätet till att överföra el till övriga egna fastigheter för förbrukning där samt att ett undantag införs så att mikroproducenter som omfattas av skattereduktionen kan sälja sin el utan att förlora skattebefrielsen på den egenförbrukade solelen så länge man uppfyller kraven på skattereduktionen, dvs. är nettoköpare av el.

Kommunalförbundet Norrvatten, Upplands Väsby kommun och Sigtuna kommun anser att regeringen i första hand bör bibehålla energiskattebefrielsen och i andra hand ge sol- och vindkraftsel för eget bruk som är i drift innan 1 juli 2016 fortsatt skattefrihet. *Sollentuna Kommun* uppmanar regeringen att ge vindkraftsel för eget bruk som är i drift innan den 1 juli 2016 fortsatt skattefrihet.

Statens fastighetsverk föreslår att gränsen för skattskyldighet sätts per fastighet istället för per juridisk person, att gränsen för skattskyldighet sätts som inmatad el till det koncessionspliktiga elnätet istället för effektgräns per anläggning. Denna gräns kan förslagsvis vara 128 000 kWh per år. Vidare föreslår Statens fastighetsverk att egen producerad el från mindre anläggningar bör få föras över mellan egna fastigheter, via det koncessionspliktiga elnätet, utan att skattskyldighet föreligger. Detta gäller enbart el för eget bruk som inte levereras och debiteras annan juridisk person.

Stockholms stad anser att den föreslagna lagstiftningen om skatt på installationer med en topp effekt över 144 kW ska ändras så att solcellsinstallationer där elen används i ägarens egen verksamhet undantas från skattskyldighet. Stockholms stad anser att koncessionspliktiga nätet ska kunna användas som distributionsnät utan skatteuttag.

Skattebefrielsen bör dock bara utfalla då lika stor mängd el tas emot av samme ägare som producerats elen och elen inte säljs till annan part.

KumBro Vind AB påtalar att för den som valt att producera sin vindkraftsel för eget bruk finns det en möjlighet att göra detta energiskattebefriat och att använda elnäten för att producera elen på en plats och använda elen på en annan. *KumBro Vind AB* anför att i detta skede ta bort den möjligheten ändrar förutsättningarna radikalt för dem som investerat i vindkraft de senaste åren samt att den i nuläget är en viktig parameter för att göra vindkraftsinvesteringar om inte lönsamma så åtminstone ”övervintringsbara”.

Skanska Sverige föreslår att eventuella förändringar av undantaget för skatteplikt gällande el enbart gäller anläggningar som sätts i drift efter den 1 juli 2016, att den topp effekt som ska gälla som gräns för skattebefriad el räknas per fastighet och inte per organisationsnummer/juridisk person samt att den topp effekt som inte ska överskridas för att undantas från energiskatt höjs väsentligt, från 144 kW till en betydligt högre nivå.

Björn Karlsson och *Richard Thygessen* instämmer i stort sett med förslaget men anser dock att avgränsningen till juridisk person bör ändras per fastighet istället för per juridisk person om föreslagna effektgränser införs.

Reversator har i huvudsak anført att 144 kW gör att endast en bråkdel av potentialen av en industrifastighet eller livsmedelsbutik kan utnyttjas utan skatt.

Eskilstuna kommun uppmanar regeringen att ge vindkraftsel för eget bruk som är i drift innan 1 juli 2016 fortsatt skattefrihet.

Vallacom AB anser att det kommer hämma den gynnsamma utveckling som solcellsutbyggnaden haft de senaste åren om ett bolag som totalt har över 144 kW solkraft ska skatta även om man använder elen inom den egna fastigheten, till och med på redan uppförda anläggningar.

Västra Götalandsregionen föreslår att undantaget gäller all produktion som konsumeras inom organisation.

Sverigedemokraterna Västra Götaland ställer sig bakom regeringens aviserade höjning av skatten på större solenergianläggningar.

Oberoende elhandlare föreslår att effektgränsen för solceller sätts till 450 kW samt att gränsen för undantaget sätts per anläggning och inte per juridisk person. *Oberoende elhandlare* föreslår vidare att elkunden får använda det koncessionspliktiga nätet till att överföra el till andra av sina fastigheter för att täcka deras förbrukning.

Erika Poskute m.fl. anför att energiskatt inte bör behöva betalas på egenanvänd solceller oavsett storlek på solcellsanläggningen om elen produceras och används inom ett icke-koncessionspliktigt nät.

Anders Jangö anger att gränsen om 144 kW är onödigt låg och anför att undantaget från skatteplikt även gäller befintliga anläggningar vilket kan få stora konsekvenser för dessa.

Skogsindustrierna för fram att många av deras medlemmar har vid sina anläggningar investerat i produktion av egen mottrycksel från förbränning av biomassa. Den egengenererade elen konsumeras normalt sett lokalt på produktionsanläggningen och går inte ut på nätet. I dag är den belagd med elskatt, men *Skogsindustrierna* anser att bör skattebefrias.

Energimyndigheten, Regelrådet, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Bostads AB Mimer och AB Bostaden Umeå riktar kritik mot konsekvensanalysen som anses summarisk och inte uppfyller gällande krav.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Undantaget från skatteplikt har ursprungligen tillkommit av administrativa skäl och har inte varit avsett att utgöra ett finansiellt stödsystem för elproduktion från förnybara källor. Produktion av förnybar elektrisk kraft gynnas i stället i första hand av det med Norge gemensamma elcertifikatssystemet som säkerställer att det uppsatta målet för systemet uppfylls. Elcertifikatssystemet var från början ett svenskt nationellt marknadsbaserat stödsystem men har därefter utvidgats till att även omfatta Norge. Undantaget från skatteplikt för förnybar elproduktion har kritiserats av bl.a. Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme och Energi Norge för att det skulle riskera att orsaka snedvridningar inom elcertifikatssystemet, mellan renodlade elproducenter och t.ex. fastighetsbolag, samt mellan energiformer (se exempelvis dnr Fi2014/2811). Det kan konstateras att rättsutvecklingen gjort att tillämpningen av det nuvarande skatteundantaget numera även anses inkludera produktion i stora anläggningar där den elektriska kraften transiteras över elnätet för förbrukning i andra delar av landet. Det innebär att även storskalig elproduktion kan dra nytta av såväl elcertifikatssystemet som skatteundantaget och att dessa anläggningar drar nytta av överlappande stödsystem.

Regeringen anser att en viktig princip för skattepolitiken är att regelverket ska vara förenligt med EU-rätten. Det gäller inte bara i förhållande till specifika rättsakter utan även till bestämmelser i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om fri rörlighet för personer, varor, tjänster och kapital samt reglerna om statligt stöd (prop. 2015/16:100 s. 105). Principen är viktig, inte bara för att respektera lojalitetsförpliktelsen i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), utan även för att kunna tillhandahålla varaktiga och förutsägbara regler för enskilda. Ett undantag från beskattning av viss elektrisk kraft som i annat fall skulle ha beskattats kan innebära ett statligt stöd från staten genom avstående av beskattning. Nuvarande undantag från skatteplikt har också kommit att ifrågasättas av bl.a. branschföreningarna Svensk Energi och Norsk Energi som ett otillåtet statligt stöd enligt EU-rätten (se exempelvis dnr Fi2014/2811). För att ett stöd ska vara ett statligt stöd i EUF-fördragets mening krävs dock, som redogjorts för ovan, inte enbart att det ska ges av en medlemstat eller med statliga medel utan stödet måste även snedvrída eller hota att snedvrída konkurrensen, gynna vissa företag eller viss produktion samt påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Nuvarande undantag från skatteplikt är kopplat till om aktören som producerar den elektriska kraften yrkesmässigt levererar elektrisk kraft eller inte. För det fall att elproducenten yrkesmässigt levererar elektrisk kraft är denne utestängd från skattebefrielsen. Det betyder att en mikroproducent av förnybar elektrisk kraft kan bli utestängd från skattefrihet för hela sin produktion, dvs. även för den del som används för eget bruk, för det fall att denne yrkesmässigt levererar någon elektrisk kraft. För frågan om leverans ska anses föreligga har det varit avgörande om producenten överlåter elkraften till någon annan genom försäljning

eller genom annat avtal om överlåtelse. Frågan om en leverans är yrkesmässig är, som beskrivs i avsnitt 7.1, bl.a. beroende av i vilken form producenten bedriver sin verksamhet. Lämpligheten i att skatteplikten är beroende av en producents organisationsform eller utformningen av avtal mellan två parter kan ifrågasättas eftersom det möjliggör för vissa elproducenter att välja om deras elproduktion ska vara skattepliktig eller skattefri. Det är inte heller ovanligt att ekonomiska föreningar säljer elektrisk kraft till medlemmar, elhandelsbolag eller annan utan att vara medvetna om att den som yrkesmässigt levererar elektrisk kraft inte omfattas av dagens undantag från skatteplikt för egenproducerad elektrisk kraft samt dessutom är skattskyldig för energiskatt på elektrisk kraft.

Även om huvudregeln i såväl LSE som energiskattedirektivet är att all elektrisk kraft ska beskattas kan det trots detta anses vara motiverat med ett undantag från skatteplikt för mindre anläggningar av administrativa skäl, med beaktande av systemets art och natur och den administrativa bördan för enskilda aktörer och myndigheter i relation till skatteuppbörden.

Mot bakgrund av det ovanstående bör omfattningen av det befintliga undantaget från skatteplikt begränsas. En sådan förändring värnar huvudregeln i 11 kap. 1 § LSE att elektrisk kraft som förbrukas i Sverige ska beskattas, samtidigt som den kan undanröja osäkerhet genom att säkerställa en långsiktig hållbart regelverk i förhållande till bl.a. unionsrätten.

Av administrativa skäl finns det dock anledning att undanta produktion av små volymer av elektrisk kraft från beskattning. Genom ett undantag kan den administrativa bördan för såväl små företag som enskilda hushåll hållas nere samtidigt som beskattningsmyndighetens hantering underlättas och ett framtida omotiverat högt skattebortfall kan förebyggas. En sådan administrativ gräns bör utformas så att den omfattar undantag för elektrisk kraft som framställts i små kraftverk som beskattningsmyndigheten har svårigheter att finna och för vilka kostnaderna för administrationen vida överstiger den skatteuppbörd som beskattning skulle lett till. Den nuvarande begränsningen är dock för omfattande för att kunna motiveras av dessa skäl.

För att säkerställa att undantagen från skatteplikt är långsiktigt förenliga med unionsrätten bör dels det potentiella stödet begränsas, dels risken för snedvridningar i förhållande till exempelvis andra produktionsätt eller andra elproducenter undvikas.

Ett nytt undantag bör utformas på så sätt att undantaget varken i sin helhet eller i delar kan anses medföra ett statligt stöd till de producenter eller den produktion som omfattas av undantaget. En likabehandling mellan olika produktionsätt bör således eftersträvas. Vidare bör risken för skadlig konkurrens på grund av olika beskattning beroende på val av organisationsform undvikas.

I samband med en begränsning av undantaget från skatteplikt kan även hänsyn tas till de aktörer som i dag framställer elektrisk kraft i små anläggningar för egen förbrukning men vars förbrukning inte omfattas av undantaget på grund av att de yrkesmässigt levererar elektrisk kraft, exv. vid temporära överskott av egenproducerad kraft eller vid försäljning av elektrisk kraft som annan framställt. För sådana aktörer kan en

förändring av undantaget innebära en förbättring i förhållande till deras nuvarande beskattningssituation. Detta behandlas vidare på s. 93.

Undantaget från skatteplikt bör i princip enbart gälla för den elektriska kraft som förbrukas hos producenten. Detta bör åstadkommas genom att undantaget från skatteplikt inte ska gälla för elektrisk kraft som överförs till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen (1997:857). En sådan begränsning av undantaget är även motiverad av andra skäl. En begränsning minskar risken för snedvridning av konkurrensen mellan de aktörer som producerar både för egen och andras förbrukning samt de som enbart producerar för försäljning. Vidare är ett undantag för den elektriska kraft som matas ut på det koncessionspliktiga nätet inte motiverat av administrativa skäl eftersom beskattningsmyndigheten inte bedöms ha större svårigheter att finna skattskyldiga vars kraft förs över koncessionspliktiga nät samt att kostnaden för skatteuppbörden bedöms vara låg. Regeringen anser därför, i motsats till vad ett antal remissinstanser anför, att det inte finns skäl att undanta elektrisk kraft som matas in på ett koncessionspliktigt nät från skatteplikt.

Det bedöms som olämpligt att utforma undantagsbestämmelsen på sätt som innebär att skatteplikten blir direkt kopplad till faktisk produktion eller till faktisk produktion i förhållande till förbrukning på årsbasis. Detta beror på både de tröskeleffekter som då kan uppkomma för producenten och för skattskyldiga som säljer kompletterande elektrisk kraft till producenten samt på att skatteplikten blir beroende av händelser långt efter produktionstillfället. För att säkerställa likabehandling mellan produktionssätt bör i stället en effektgräns införas. Regeringen anser därför, i motsats till *Statens fastighetsverk* och *SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut*, vilka föreslår att gränserna per anläggning ska sättas som energimängd och inte effekt, att effektgränser är mer lämpliga än produktionsgränser.

Effektgränsen bör träffa elproduktionsenheten som sådan men även den sammanlagda effekten som en elproducent förfogar över. Dessa begränsningar syftar tillsammans till att förhindra att begränsningen kringgås genom en uppdelning av ägandet av storskaliga anläggningar eller genom att storskalig produktion i stället sker uppdelad i många små produktionsenheter. En sådan begränsning innebär också en minskad risk för konstgjorda uppdelningar av större sammanhängande anläggningar i syfte att kringgå regelverket enbart i syfte att uppnå ej avsedda skattemässiga fördelar. En sådan uppdelning av ägandet i storskaliga anläggningar kan i annat fall förväntas ske genom att olika delägare delar upp produktionskapacitet så att de var och en förfogar över mindre andelar av storskaliga anläggningars sammanlagda effekt. Med en begränsning kopplad till anläggningens sammanlagda effekt kan avtalsmässig uppdelning av förfogandet endast bli aktuell för produktion i mindre anläggningar. Utan begränsningarna kan en aktör förfoga över ett obegränsat antal anläggningar som är undantagna från skatteplikt. Utan sådana begränsningar kan ett undantag från skatteplikt knappast motiveras av svårigheter att hitta fysiskt stora anläggningar eller aktörer som har många anläggningar och att de skatteintäkter som avstås vid ett undantag utan nämnda begränsningar regelmässigt understiger administrationen av beskattningen. Det skulle leda till en situation där det

ekonomiska stöd som respektive aktör kan erhålla genom undantaget från skatteplikt i princip kan anses vara obegränsat. Utan begränsningarna skulle även risken för snedvridningar mellan producenter och egenproducenter förstärkas. Därmed skulle även frågan om undantaget från skatteplikt är att betrakta som ett statligt stöd i EUF-fördragets mening i hög grad aktualiseras. Att ta bort något eller flera av de föreslagna begränsningarna bedöms medföra en risk för att undantaget kan komma anses som ett stöd som kan ha påverkan på samhandeln.

Regeringen anser, till skillnad från Skatteverket, att det inte är nödvändigt att införa en särskild definition av anläggning. Detta med beaktande av förekomsten av olika teknologier för elframställning och förväntad teknikutveckling på området. Istället bör produktionsenheter som geografiskt och tekniskt är sammanhängande, exempelvis genom att dela generator eller som på annat sätt är sammanhängande, ses som en enda anläggning och inte som flera anläggningar. Förekomsten av flera mätpunkter inom anläggningen bör inte påverka bedömningen. Bedömningen av om produktion ska anses ske i en eller flera anläggningar bör vidare inte påverkas av avtalslösningar som leder till konstlade uppdelningar eller byten av ägandeform. Motsvarande synsätt bör gälla elproduktionsenheter utan generator. Den omständighet att en elproduktionsenhet är mobil och inte stationär bör inte förhindra att enheten, ensam eller tillsammans med andra sammankopplade produktionsenheter, anses utgöra en elproduktionsanläggning.

Ett antal remissinstanser har framfört att en effektbegränsning av undantaget bör vara kopplad till respektive anslutningspunkt istället för aktören. En koppling till anslutningspunkten skulle leda till motsvarande effekter och risker som en begränsning av undantaget endast till anläggningens storlek. Eftersom flera aktörer kan vara verksamma bakom en och samma anslutningspunkt skulle en sådan lösning dessutom innebära att en aktör genom att installera produktionskapacitet kan vara orsak till att anslutningens totala gräns överskrids varför en annan aktör därigenom kan förlora skattefriheten för den elektriska kraft som denne framställer. Därtill kommer att en sådan reglering kan förväntas bli svårtillämpad även med anledning av att det kan finnas flera anslutningspunkter till icke koncessionspliktiga nät.

Regeringen anser därför, till skillnad från ett flertal remissinstanser, att det bör finnas en effektgräns dels kopplad till storleken på respektive anläggning, dels kopplad till hur stor sammanlagd effekt som respektive aktör förfogar över.

Effektgränsen bör läggas på en nivå som innebär att den ekonomiska fördel som ett undantag från skatteplikt medför inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna och inte heller snedvrیدا konkurrensen eller hota att snedvrیدا konkurrensen. I den remitterade promemorian föreslogs en effektgräns för vindkraft om 80 kilowatt vilket motsvarar 100 kilovoltampere (kVA) samt en årlig produktion om ca 128 000 kilowattimmar. Med beaktande av de önskemål om höjda effektgränser som ett flertal remissinstanser framfört föreslår regeringen att effektgränserna höjs till nivåer som motsvarar en årsproduktion om ca 200 000 kilowattimmar. Det innebär en höjning med drygt 56 procent i förhållande till det tidigare förslaget. Effektgränser som resulterar i en potentiell produktion per aktör om upp till 200 000 kilowattimmar i

kombination med en överföringsbegränsning bedöms vara en nivå som säkerställer att undantaget inte ska kunna anses påverka handeln mellan medlemsstaterna i den mening som avses i EUF-fördraget. För att likställa den potentiella produktionen från olika produktionsslag är det lämpligt att vid utformningen av effektgränsen beakta att det finns vissa skillnader i typiska fullasttimmar för olika produktionssätt. I det följande har i huvudsak motsvarande typiska fullasttimmar använts som i Utredningen om nettodebitering av el betänkande (SOU 2013:46).

Ett vindkraftverk med en effekt på 125 kilowatt bedöms kunna producera ungefär 200 000 kilowattimmar per år. Samma effektgräns bedöms vara lämplig även för vågkraft. För att få motsvarande energiproduktion från vattenkraft krävs en generatoreffekt om 50 kilowatt. Rörande solkraft gör regeringen, till skillnad från Utredningen om nettodebitering av el, bedömningen att det krävs 255 kilowatt topp effekt för att få motsvarande energiproduktion. Med den föreslagna effektgränsen bör begränsningen av undantaget från skatteplikt inte hämma den utbyggnad av småskaliga solkraftsanläggningar som nu sker. Därför föreslås en effektgräns för solkraft som motsvarar en topp effekt om 255 kilowatt. En effektgräns om 255 kilowatt innebär en höjning av effektgränsen med 111 kilowatt eller drygt 77 procent jämfört med det tidigare förslaget om 144 kilowatt.

Vid framställning av elektrisk kraft från olika källor ska de installerade effekterna läggas samman. Med anledning av ovanstående föreslås att undantag från skatteplikt ska gälla för elektrisk kraft som framställts i Sverige i en anläggning av mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt, av någon som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt, om den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Med ”mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt” föreslås för elektrisk kraft som framställs från vind eller vågor motsvaras av 125 kilowatt installerad generatoreffekt, sol motsvaras av 255 kilowatt installerad topp effekt, och annan energikälla utan generator motsvaras av 50 kilowatt installerad effekt. När en producent eller en anläggning framställer elektrisk kraft från olika källor föreslås att de installerade effekterna läggs samman. Den föreslagna ordningen bedöms inte utgöra statligt stöd i den mening som avses i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Utan ovanstående begränsningar kan däremot undantaget därmed komma att anses utgöra ett statligt stöd, och de krav som ställs på ett sådant stöd enligt EU-rätten måste då vara uppfyllda.

Regeringen anser, i motsats till *Axfood AB*, att det inte bör införas ett särskilt undantag för solcellsanläggningar på dagligvarubutiker när anläggningarna inte är kopplade till elnätet. En sådan särbehandling skulle innebära att ett selektivt gynnande infördes i undantaget. Vidare är praktiskt taget samtliga större solcellsanläggningar i vart fall indirekt anslutna till elnätet.

De här föreslagna förändringarna avser en förändring av ett undantag från skatteplikt för elektrisk kraft. Undantaget har tidigare varit föremål för utredning och Utredningen om nettodebitering av el lämnade redan under 2013 ett förslag om en begränsning av skattefriheten. Utredningen om nettodebitering av el anförde i sitt betänkande att det saknades skäl att skjuta upp ikraftträdandetidpunkten för nya reglerna om

skattefrihet för elektrisk kraft och föreslog därför ett i kraftträdande den 1 januari 2014. Senast i samband med att utredningen lämnade sitt förslag bör således berörda aktörer uppmärksammat att den nuvarande omfattningen av undantaget från skatteplikt ifrågasatts. Det har nu förflutit närmare två år efter utredningen lämnades sitt förslag och den 1 juli 2016 har det förflutit ytterligare ett år.

En fortsatt tillämpning av befintligt undantag för anläggningar som tagits i drift före den 1 juli 2016 skulle innebära att elektrisk kraft under längre tid skulle behandlas olika även om den framställs med samma teknik från samma källor i samma omfattning. En sådan lösning skulle därmed skapa ett särskilt ekonomiskt gynnande av viss produktion före produktion från identiska anläggningar med ett annat näraliggande driftsättningsdatum, trots att elproduktion därefter sker parallellt i båda anläggningarna. En sådan lösning torde även orsaka problem vid reglering och tillämpning eftersom den förutsätter fastställande av driftsättningsdatum för alla anläggningar samt reglering bl.a. av hur undantaget ska tillämpas vid förändringar av produktionskapacitet inom samma anläggning, exv. genom tillkommande produktionsenheter, och vilken omfattning driftsatta produktionsenheter kan bytas ut innan produktionen ska anses ske i en senare driftsatt anläggning.

Regeringen anser därför i likhet med bl.a. *Skatteverket*, till skillnad från de remissinstanser som framfört önskemål om att nu gällande undantag ska fortsätta gälla för anläggningar som satts i drift före den 1 juli 2016, att undantaget bör tillämpas på samma sätt för elektrisk kraft som framställts efter ikraftträdandet oavsett när elproduktionsenheten byggts eller tagits i drift.

Det är viktigt att även notera att den föreslagna förändringen inte enbart innebär en begränsning av undantaget från skatteplikt utan även en utvidgning av undantaget. I och med förändringen slopas den befintliga begränsningen av undantaget från skatteplikt vilken för närvarande innebär att undantaget från skatteplikt inte gäller den som yrkesmässigt levererar elektrisk kraft. Utvidgningen av undantaget omfattar således de aktörer som producerar elektrisk kraft för egen förbrukning i mindre anläggningar men som i dag är utestängda från undantaget från skatteplikt eftersom de yrkesmässigt levererar elektrisk kraft. Bland dem som får ett utvidgat undantag ingår bl.a. bostadsrättsföreningar som säljer överskottsproduktion till elhandelsföretag eller säljer annan elektrisk kraft till boende och därför, enligt dagens regler, är utestängda från skattefrihet för den egenproducerade elektriska kraft som de själva förbrukar. Även den som tillhandahåller elektrisk kraft för laddning av elbilar kan vara en sådan aktör som är utestängd från undantag från skatteplikt för elektrisk kraft från förnybar kraft med anledning av att denne yrkesmässigt levererar elektrisk kraft.

Det bedöms därför rimligt att föreslå att ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2016 samt att äldre bestämmelser fortfarande bör gälla för elektrisk kraft som har producerats före ikraftträdandet. Detta är även den tidpunkt som utpekats i det avtal om ändring av avtal om en gemensam marknad för elcertifikat som Sveriges energiminister och Norges olje- och energiminister presenterade den 13 mars 2015.

Regeringen anser därför, till skillnad från vad *Svensk vindkraftförening*, *SABO*, *Bostads AB Mimer*, *AB Bostaden Umeå*,

Kommunalförbundet Norrvatten, Upplands Väsby kommun, Sigtuna Kommun, Eskilstuna kommun, Fortum, E.ON Sverige AB, Svebio, Svensk Energi samt Svensk fjärrvärme anför om tidigare eller senare ikraftträdandedatum att ändringarna bör träda ikraft den 1 juli 2016 samt att reglerna ska gälla såväl befintliga som nya anläggningar.

Förslaget föranleder ändringar i 11 kap. 2 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

För närvarande omfattas framställning av elektrisk kraft i solcellsanläggningar av olika stödsystem. Det gäller t.ex. särskilt investeringsstöd för solcellsanläggningar, det med Norge gemensamma elcertifikatssystemet och den nyligen införda skattereduktionen för mikroproduktion. Därtill kommer möjligheten för aktörer att sälja överskottsproduktion samt få ersättning av nätföretag vid inmatning av elektrisk kraft. Regeringen finner emellertid det angeläget att undersöka möjligheterna till ytterligare stimulans till produktion av elektrisk kraft med solceller samt undersöka hur andra länder stöder solcellsel. Regeringen avser därför att se över förutsättningarna för att inom skattesystemet införa ett särskilt stöd till sådan solcellsel som produceras och förbrukas bakom en och samma anslutningspunkt eller på en och samma fastighet, och där den elektriska kraften är skattepliktig med anledning av att den produceras i en anläggning som ensam eller tillsammans med andra anläggningar överstiger de föreslagna effektgränserna.

7.3 Viss elframställning från beskattade bränslen

Regeringens förslag: Undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i ett reservkraftsaggregat ersätts med ett undantag för elektrisk kraft som framställts i Sverige i ett reservkraftsaggregat. Undantag från skatteplikt för elektrisk kraft ska vidare gälla för kraft som framställts i Sverige i en anläggning av mindre installerad effekt än 100 kilowatt av någon som förfogar över en installerad generatoreffekt om mindre än 100 kilowatt. Undantagen gäller endast i de fall den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Det senare undantaget omfattar endast elektrisk kraft som framställts från vissa beskattade bränslen.

Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2016.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dels att undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i reservkraftaggregat begränsas till kraft som inte har överförts till det ett koncessionspliktigt nät, dels att elektrisk kraft som framställts i Sverige är undantagen från skatteplikt om den framställts i en anläggning av mindre effekt än 100 kilowatt från bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1-6 och den inte överförts till ett koncessionspliktigt nät oberoende av hur stor generatoreffekt som framställaren förfogar över.

Remissinstanserna: Utöver de synpunkter som redovisats under ovanstående avsnitt har följande remissinstanser yttrat sig särskilt om

undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i reservkraftsaggregat eller i övrigt från beskattade bränslen.

Kammarrätten i Sundsvall noterar att undantaget i 2 § första stycket femte punkten definieras utifrån den sammanlagda effekten som en elproducent förfogar över och inte utifrån den enskilda anläggningens effekt. Kammarrätten lyfter fram att det i motiveringen till förslaget till den nya första punkten i samma stycke anges att effektgränsen bör träffa elproduktionsenheten som sådan, men även den sammanlagda effekten som en elproducent förfogar över. Detta anges syfta till att förhindra att begränsningen kringgås genom en uppdelning av ägandet av storskaliga anläggningar eller genom att storskalig produktion i stället sker uppdelad i många små produktionsenheter. Kammarrätten framför att det inte framgår varför den föreslagna femte punkten inte har getts en motsvarande utformning samt att denna fråga bör övervägas och skälen för utformningen av femte punkten bör redovisas tydligt, bl.a. då det kan ifrågasättas om inte den nu föreslagna utformningen av bestämmelsen kan komma att innebära en utvidgning av skattskyldigheten i förhållande till vad som gäller i dag. Kammarrätten framför även förslag på vissa språkliga förändringar.

Skatteverket anför att förslaget innebär en utvidgning av skattefriheten jämfört med dagens regler. Till skillnad mot dagens regler föreslås ingen gräns avseende vilken sammanlagd generatoreffekt en producent högst får förfoga över. Inte heller förutsätter undantaget att producenten inte yrkesmässigt levererar annan el.

Svensk energi framför att elektrisk kraft som framställs i ett reservkraftsaggregat inte skattepliktig i dagens regelverk och att den föreslagna lydelsen av 11 kap 2 § 5 lagen om skatt på energi innebär en förändring i detta avseende. Elektrisk kraft som framställs i reservkraftsaggregat som placeras i det koncessionspliktiga nätet blir skattepliktig medan så inte blir fallet om aggregatet istället placeras hos respektive kund. Förslaget framstår som olämpligt eftersom elnätsföretag under pågående avbrott ofta placerar reservkraftsaggregat i det koncessionspliktiga nätet för att med respektive aggregat kunna försörja många kunder med el. Svensk Energi avstyrker mot denna bakgrund förslaget i den del det avser reservkraft. Reservkraft bör även fortsättningsvis vara skattebefriad oavsett om reservkraftsaggregatet placeras i det koncessionspliktiga nätet eller inte.

Skälen för regeringens förslag: I dag är elektrisk kraft som produceras av någon som inte yrkesmässigt levererar elkraft och som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt undantagen från skatteplikt enligt 11 kap. 2 § 2 LSE. Sådan produktion kan exempelvis förekomma på vissa byggarbetsplatser och i stenbrott där nätanslutning saknas. Eftersom den elektriska kraften som framställs under dessa förutsättningar inte är skattepliktig så beskattas i stället de energiprodukter som används för elframställningen med energi- och koldioxidskatt. Vid framställning av elektrisk kraft som är skattepliktig föreligger i stället skattefrihet från energi- och koldioxidskatt enligt 6 a kap. 1 § 7 LSE.

Vidare är i dag den elektriska kraft som produceras i reservkraftsaggregat undantagen från skatteplikt genom 11 kap. 2 § 6 LSE. Av propositionen 1994/95:54 s. 138 framgår att vad om avses

med reservkraftsaggregat är aggregat som används för att framställa elkraft vid avbrott i den ordinarie krafttillförseln från en utomstående kraftleverantör eller för driftsprov i sådant aggregat. Eftersom den framställda elkraften inte är skattepliktig kan avdrag inte göras för skatt på bränslen som använts vid produktionen.

Enligt 6 a kap. 1 § 7 LSE ges däremot befrielse från energi- och koldioxidskatt för förbrukning av andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 stycket 3 b, för framställning av skattepliktig elektrisk kraft.

Enligt 6 a kap. 4 § gäller skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 7 LSE även för bränsle som avses i 2 kap. 1 stycket 3 b vid framställning av skattepliktig el i en gasturbinanläggning som har en sammanlagd installerad generatoreffekt av minst fem megawatt.

Enligt 11 kap. 9 § första stycket 4 LSE får vidare den som är skattskyldig för energiskatt på elektrisk kraft göra avdrag för skatt på elektrisk kraft som förbrukats eller sålts för förbrukning vid sådan överföring av elektrisk kraft på det elektriska nätet som utförs av den som ansvarar för förvaltningen av nätet i syfte att upprätthålla nätets funktion.

Den av *Svensk energi* beskrivna situationen synes avse situationer där elnätsföretaget antingen överlåter elektrisk kraft till slutkunder eller producerar kraften för att täcka brister på nätet. Som framgår av den ovan nämnda författningskommentaren i prop. 1994/95:54 så tar undantaget från skatteplikt i 11 kap. 2 § 6 LSE sikte på användning av reservkraftsaggregat när utomstående kraftleverantörer fallerar samt för driftsprov i sådant aggregat. För det fall att elnätsföretagen skulle träda in istället för en leverantör och förser slutkund med elektrisk kraft så innebär det snarast att företaget agerar som en sådan utomstående leverantör som kraften ska täcka upp för och således bör motsvarande situation gälla som för andra aktörer som levererar elektrisk kraft, dvs. att skatteplikt bör råda för producerad kraft samt att dubbelbeskattning i sådana fall undviks genom befintliga möjligheter i 6 a kap. 1 § 7 samt 4 § till befrielse från energi- och koldioxidskatt på det använda bränslet.

När det istället är fråga om elektrisk kraft som förbrukats eller sålts för förbrukning vid sådan överföring av elektrisk kraft på det elektriska nätet som utförs av den som ansvarar för förvaltningen av nätet i syfte att upprätthålla nätets funktion, finns enligt 11 kap. 9 § 4 LSE möjlighet för den som är skattskyldig att yrka avdrag för skatt på elektrisk kraften.

Regeringen anser därför, till skillnad från vad *Svensk energi* framfört, att undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i reservkraftsaggregat inte bör ändras till att omfatta reservkraftsaggregat som placerats på ett koncessionspliktigt nät. Det föreslås därför att undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i ett reservkraftsaggregat ersätts med ett undantag från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i Sverige i ett reservkraftsaggregat när den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen.

Regeringen anser, med beaktande av vad *Kammarrätten i Sundsvall* och *Skatteverket* framfört, att undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft från beskattade bränslen behöver begränsas i förhållande till det remitterade förslaget. Förändringen syftar till att de vanligast förekommande energiprodukterna även fortsättningsvis ska beskattas med

energi- och koldioxidsskatt om de används för viss produktion av elektrisk kraft som är undantagen från energiskatt samtidigt som kopplingen mellan befrielsen och yrkesmässig leverans slopas. Skattefriheten är begränsad till att omfatta elektrisk kraft som framställts från beskattade bränslen och endast i de fall den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Det föreslås därför att undantaget från skatteplikt för elektrisk kraft som framställts i anläggning av mindre installerad effekt än 100 kilowatt, av någon som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt. Det senare undantaget ska omfatta elektrisk kraft som framställts från beskattade bränslen och endast i de fall den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Förändringen är inte avsedd innebära en avsevärd förändring av skattefriheten jämfört med i dag.

Förslaget föranleder förändringar i 11 kap. 2 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

7.4 Undantag från skattskyldighet som producent

Regeringens förslag: Skattskyldig i egenskap av producent är den som i Sverige framställer skattepliktig elektrisk kraft.

Ett undantag från skattskyldighet såsom producent införs samtidigt för den som förfogar över en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt och som enbart framställer elektrisk kraft i en anläggning av mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt.

Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2016.

Regeringens bedömning: Regeringen avser att återkomma i budgetpropositionen för 2016 rörande förslag som syftar till att minska den administrativa bördan genom att se över skattskyldigheten. Utgångspunkten för detta arbete är att skattskyldighet såsom leverantör ska ersättas med en skattskyldighet för nätinnehavare. En sådan översyn ska beakta det arbete som pågår med att införa en elhandlarcentrisk modell i Sverige. En förändring av skattskyldigheten bör vidare genomföras på ett kostnadseffektivt sätt. Dessa sammanvägda aspekter behöver analyseras vidare, innan ett förslag kan läggas.

Utredningens och promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Skattskyldighet enligt 11 kap. 5 § första stycket 1 föreslås omfatta samtliga som framställer skattepliktig elektrisk kraft, med det undantag som följer av det föreslagna nya femte stycket.

Remissinstanserna: Utöver de synpunkter som redovisats under ovanstående avsnitt har följande remissinstanser yttrat sig särskilt om reglerna rörande skattskyldigheten för energiskatt på el.

Kammarrätten i Sundsvall noterar att det i 11 kap. 5 § första stycket inte görs någon ändring, vilket innebär att ”yrkesmässigt” behålls i denna paragraf. Kammarrätten framför att det bör övervägas om det inte finns anledning att se över utformningen av 11 kap. 5 § i nu aktuellt avseende.

Skatteverket framför att bestämmelserna bör utformas så att det alltid finns någon som utpekats som skattskyldig för sådan el som är skattepliktig. I första hand förespråkar Skatteverket att de föreslagna förändringarna bör göras samtidigt som bestämmelser införs om att nätinnehavarna ska vara skattskyldiga istället för elleverantörerna. För det fall att förändringen av skattskyldigheten inte bedöms möjlig anser Skatteverket att det föreslagna undantaget från skatteplikt i 11 kap. 2 § 1 bör justeras så att det omfattar även sådan el som överförs till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Ett annat alternativ är att undantaget i 11 kap 5 § femte stycket justeras så att bara den som framställer el enbart i enlighet med 11 kap. 2 § första stycket 1 a–c LSE omfattas.

Statens energimyndighet tillstyrker ändrade regler för undantag från skattskyldighet som producent.

Svensk energi och *Svensk fjärrvärme* ser positivt på undantaget från skattskyldighet i 11 kap. 5 § sista stycket. Svensk energi och Svensk fjärrvärme anser dock att en utvidgning av undantaget i sista stycket bör övervägas. Om möjligt bör den som enbart framställer elektrisk kraft enligt 11 kap. 2 § första stycket 1 a och b undantas från skattskyldighet även om aktören yrkesmässigt levererar sin överskottsel.

Svensk Solenergi föreslår att ett undantag införs så att de mikroproducenter som omfattas av skattereduktionen kan sälja sin överskottsel utan att skattskyldighet inträder så länge som mikroproducenten är nettköpare av el.

Skälen för regeringens förslag: Skattskyldiga för energiskatt på elektrisk kraft enligt 11 kap. 5 § första stycket LSE är dels de som yrkesmässigt framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent), dels de som yrkesmässigt levererar egenframställd skattepliktig elektrisk kraft eller av annan framställd elektrisk kraft (leverantör). I 11 kap. 5 § andra och tredje stycket LSE regleras skattskyldigheten för andra, mindre vanligt förekommande grupper av skattskyldiga.

Regeringen anser i likhet med vad *Skatteverket* anfört att det alltid bör finns någon som utpekats som skattskyldig för elektrisk kraft som är skattepliktig. Regeringen instämmer i vad *Kammarrätten i Sundsvall* framför att det bör övervägas om det inte finns anledning att se över utformningen av 11 kap. 5 § LSE. Det bedöms inte vara möjligt att inom ramen för det nuvarande lagstiftningsarbetet tillmötesgå Kammarrätten i Sundsvall och Skatteverket önskemål om förändring av skattskyldigheten för leverantörer genom det alternativ som verket förespråkar i första hand, dvs. att nätinnehavarna ska göras skattskyldiga istället för leverantörer. Istället föreslås därför att skattskyldiga såsom producenter ska vara de som framställer skattepliktig elektrisk kraft.

Elektrisk kraft som framställts i enlighet med 11 kap. 2 § första stycket 1 a och 1 b LSE, dvs. som framställts i en anläggning av mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt, av någon som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt, omfattas inte av undantaget från skatteplikt om den överförs till ett koncessionspliktigt elnät. Aktörer som framställer elektrisk kraft vilken de överför till det koncessionspliktiga nätet är med anledning av överföringen skattskyldiga såsom producenter. Dessa aktörer ska anmäla sig till Skatteverket för registrering som skattskyldiga samt deklarerar och betalar in skatt för all

skattepliktig elektrisk kraft som de förbrukar, dvs. även för inköpt elektrisk kraft. För att undvika att aktörer som framställer elektrisk kraft i mindre skala för egen förbrukning och enbart matar in överskottsproduktion till det koncessionspliktiga elnätet ska bli skattskyldiga som producenter bör ett särskilt undantag från skattskyldighet som producent införas.

Regeringen anser att det inte är lämpligt att göra såsom Svensk energi och Svensk fjärrvärme föreslog, dvs. att eventuellt införa ett separat undantag från skattskyldighet som leverantör för den som framställer elektrisk kraft i enlighet med 11 kap. 2 § första stycket 1 a och b. Detta eftersom det skulle komplicera skattesystemet genom en särreglering i form av ett ytterligare undantag från skattskyldighet samt eftersom det skulle riskera att exkludera även storskaliga leverantörer från skattskyldighet på grund av egen mindre produktion samt därutöver även i övrigt orsaka praktiska problem.

Någon förändring av skattskyldigheten för aktörer som yrkesmässigt levererar skattepliktig elektrisk kraft föreslås inte inom ramen för detta lagstiftningsarbete och de är således skattskyldiga även efter den föreslagna förändringen. För de som yrkesmässigt levererar elektrisk kraft ska dock energiskatt endast deklarerar och betalas in för skattepliktig elektrisk kraft som de själva framställt samt för elektrisk kraft som annan framställt. Leverantörerna behöver således inte betala energiskatt för den egenproducerade elektriska kraft som efter den föreslagna förändringen av skatteplikten undantas från skatteplikt trots att annan elektrisk kraft, som matas in på elnätet, alltså är skattepliktig.

Regeringen avser emellertid att återkomma i budgetpropositionen för 2016 rörande förslag som syftar till att minska den administrativa bördan genom att se över skattskyldigheten. Utgångspunkten för ett sådant arbete är att skattskyldighet såsom leverantör ska ersättas med en skattskyldighet för nätinnehavare. En sådan översyn måste dock beakta det arbete som pågår med att införa en elhandlarcentrisk modell i Sverige. En förändring av skattskyldigheten bör vidare genomföras på ett kostnadseffektivt sätt. Dessa sammanvägda aspekter behöver analyseras vidare, innan ett förslag kan läggas. Det kan noteras att vid en förändring av skattskyldighet för leverantörer till skattskyldighet för nätinnehavare i kombination med en begränsning av skattskyldighet som producent till dem som framställer skattepliktig elektrisk kraft som inte överförs till koncessionspliktigt nät skulle den absoluta lejonparten av gruppen av aktörer som i huvudsak producerar elektricitet för egen förbrukning inte längre vara skattskyldiga. Vidare skulle vid en sådan förändring försäljning av elektrisk kraft till laddning av elbilar eller till bostadsrättsinnehavare m.m. inte längre föranleda skattskyldighet.

Med anledning av ovanstående föreslås att de som i Sverige framställer skattepliktig elektrisk kraft ska vara skattskyldig i egenskap av producent dock med undantag för den som framställer elektrisk kraft enbart i enlighet med 11 kap. 2 § första stycket 1 a och 1 b LSE. Vid bedömningen av om framställning skett i enlighet med 11 kap. 2 § första stycket 1 a och 1 b LSE, ska beaktas vad som föreskrivs i andra och tredje styckena om effektgränser och sammanläggning.

Förslaget föranleder ändringar i 11 kap. 5 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

7.5 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Enligt Utredningen om nettodebitering av el (SOU 2013:46) kan 10 procent av vindkraftsproduktionen omfattas av skattefrihet från energiskatt på el. År 2014 utfärdades drygt 11 miljoner elcertifikat för svenska vindkraftsanläggningar. Baserat på utredningens bedömning skulle därmed ca 1,1 TWh elektrisk kraft från vindkraft kunna omfattas av skattefrihet. Sannolikt utnyttjas inte möjligheten till skattefrihet fullt ut, men utifrån de remissynpunkter som bl.a. *Svensk Energi*, *Svensk Fjärrvärme* och *Svensk Vindenergi* lämnat finns det skäl att revidera den bedömning som gjordes av nettoedebiteringsutredningen i denna del. Enligt t.ex. *Svensk Vindenergi* verkar trenden vara att allt fler aktörer utnyttjar möjligheten till skattebefrielse från energiskatten på el.

Den totala solkraftsproduktionen som registrerades i elcertifikats-systemet uppgick 2014 till ca 10,8 GWh och huvuddelen av solkraftsanläggningarna träffas inte av förslaget. En begränsning av skattefriheten för solkraftsproduktion bedöms därför, för närvarande, endast marginellt påverka den offentligfinansiella bedömningen. Den bedömningen gäller även för andra energislag, t.ex. vattenkraft, som påverkas av förslaget.

Med dessa utgångspunkter beräknas den föreslagna begränsningen av skattefriheten medföra att skatteintäkterna ökar med ca 0,19 miljarder kronor per år (helårsbasis). Eftersom åtgärden föreslås träda i kraft den 1 juli 2016 beräknas skatteintäkterna öka med 0,10 miljarder kronor 2016.

Effekter för miljön

Förslaget bedöms inte ha negativ påverkan på uppfyllnaden av klimatmålen eller av målen för förnybar energi. Utbyggnaden av elektrisk kraft från förnybara energikällor garanteras genom det med Norge gemensamma elcertifikatsystemet. Skattefriheten kan, som även *Konjunkturinstitutet* framfört, anses snedvrیدا konkurrensförhållandena på den teknikneutrala elcertifikatmarknaden och innebär att systemets kostnadseffektivitet skadas. Därmed innebär förslaget att en möjlig snedvridning i allt väsentligt försvinner och att kostnadseffektiviteten i elcertifikatsystemet kan förväntas öka, vilket även medför att kostnaderna för samhället för att uppnå målen för förnybart, allt annat lika, kan förväntas minska. Eftersom elcertifikatsystemet säkerställer att en viss mängd förnybart byggs ut, förväntas inte utsläppen av växthusgaser påverkas negativt av den föreslagna ändringen. Därmed påverkar förslaget inte möjligheterna att nå klimatmålen. Vid sidan om elcertifikatsystemet finns även stöd med huvudsaklig inriktning mot mindre producenter av elektrisk kraft från förnybara energikällor, såsom investeringsstödet för solceller eller den nyligen införda skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el.

En ökad elproduktion från biobränslen och en ökad vattenkraftsproduktion kan, som *Naturvårdsverket* påpekat, bl.a. påverka miljömålen levande skogar, ett rikt växt och djurliv samt levande sjöar och vattendrag. De anläggningar som omfattas förslaget är dock små, varför även påverkan på dessa miljömål kan förväntas vara begränsad. Men en

viss återhållsamhet vad gäller de effektgränser som träffar dessa energislag kan med hänsyn till dessa miljömål likväl vara påkallad.

Effekter för företagen

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter för företag i den omfattning som är erforderligt i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig. Beskrivningar av förslaget och dess konsekvenser i andra avseenden finns även i andra delar av lagrådsremissen. Härigenom anser regeringen, trots vad som framförs av *Regelrådet* och vissa andra remissinstanser, att gällande krav på konsekvensanalys har tillgodosetts.

Förslaget bedöms öka de långsiktiga förutsättningarna för produktionen av elektrisk kraft från förnybara källor genom att säkerställa undantagens förenlighet med unionsrätten. Det bör härvidlag noteras att det är stödmottagarna som står risken vid ett eventuellt retroaktivt återkrav av ett otillåtet statligt stöd.

Förslaget innebär en begränsning av skattefriheten för de aktörer som yrkesmässigt producerar elektrisk kraft men som inte levererar elektrisk kraft. Egenproducerad elektrisk kraft som produceras i större anläggningar kommer i och med förändringen att beskattas på motsvarande sätt som gäller annan storskalig förnybar elproduktion. Dessa aktörer kommer att behöva anmäla till Skatteverket att de är skattskyldiga för energiskatt samt redovisa energiskatt på den skattepliktiga elektriska kraft som de förbrukar. Samtidigt är det med hänsyn till de administrativa kostnaderna för beskattningen motiverat att undanta produktion av små volymer av elektrisk kraft från beskattning. Den nuvarande gränsen är för hög för att kunna motiveras utifrån renodlat administrativa skäl. Regeringen anser att förslaget innefattar administrativt motiverade effektgränser eftersom kostnaderna för att ta ut skatt på den elektriska kraft som med de föreslagna begränsningarna undantas från beskattning överstiger den skatteuppbörd som beskattningen skulle leda till.

Förslaget om ett förändrat undantag från skatteplikt innebär att majoriteten av vindkraftsanläggningarna, de biobränslebaserade anläggningarna och vattenkraftsanläggningarna, samt ett mindre antal solkraftsanläggningar, som är registrerade som godkända anläggningar i elcertifikatssystemet, inte kommer att omfattas av skattefrihet från energiskatten från el. Det finns därutöver ytterligare anläggningar som fortsatt kan komma i åtnjutande av skattefriheten, t.ex. anläggningar som redan fasats ut ur elcertifikatssystemet såsom äldre småskaliga vatten- och vindkraftsanläggningar. Att förslaget omfattar huvuddelen av solkraften beror på att de flesta solkraftsanläggningarna är små med låg installerad effekt och därför producerar relativt lite elektrisk kraft på ett år. Det illustreras även av storleksförhållandena inom elcertifikatssystemet, t.ex. utfärdades det 2014 10 770 elcertifikat till drygt 1 100 solkraftsanläggningar i Sverige, motsvarande uppgift för vindkraften var drygt 11 miljoner elcertifikat till drygt 2 800 anläggningar.

Skattefriheten kan, som t.ex. påpekats av *Svensk Energi*, *Svensk Fjärrvärme*, *Svensk vindenergi* och *Lantbrukarnas riksförbund*, riskera att snedvrیدا konkurrensförhållandena mellan energislagen på den teknikneutrala elcertifikatmarknaden, men även mellan olika typer av elproducenter och mellan energiformer. Främst har det enligt remissinstanserna varit fråga om en snedvridning till förmån för den svenska vindkraften. Förslaget innebär att dessa möjliga snedvridningar avsevärt begränsas och därmed att konkurrensförhållandena på såväl elcertifikatmarknaden som på elmarknaden blir mer likvärdiga mellan olika aktörer, energislag och energiformer.

Förslaget bedöms inte medföra ökade kostnader för aktörer som yrkesmässigt levererar elektrisk kraft eftersom dessa aktörer inte omfattas av det nuvarande undantaget från skatteplikt. Då undantaget från skatteplikt inte längre är sammankopplat med ”yrkesmässig leverans” medför förslaget emellertid att vissa mikroproducenter, vilka tidigare förlorat skattefriheten när de sålt temporära produktionsöverskott, framöver inte regelmässigt behöver vara utestängda från skattefrihet för egenproducerad elektrisk kraft som de själva förbrukar.

Hur förslaget kan påverka företag med småskalig produktion av elektrisk kraft från förnybara energikällor tydliggörs genom följande exempel. En bostadsrättsförening i södra delarna av Sverige har under 2014 installerat solceller på föreningens tak med en sammanlagd effekt på 129 kilowatt. Om fullasttimmarna för föreningens anläggning uppgår till 900 per år kommer anläggningen att producera ca 116 megawattimmar elektrisk kraft per år, varav 93 megawattimmar antas användas direkt av föreningen (egenanvändning). Den överskjutande årliga elproduktionen, 23 megawattimmar (nettoproduktion), säljs vidare till en elhandlare som säljer den vidare. Enligt nuvarande regelverk blir all elkraft som föreningen framställer skattepliktig i och med att de yrkesmässigt levererar elektrisk kraft. Föreningen blir även skattskyldig för energiskatt på elektrisk kraft med anledning av att de yrkesmässigt levererar elektrisk kraft. Bostadsrättsföreningen omfattas alltså inte av det nuvarande undantaget från skatteplikt för egenproducerad elektrisk kraft. Som skattskyldiga ska de dessutom deklarerat och betala in skatt på den kompletterande elektriska kraft som föreningen köper in. Enligt förslaget om förändrat undantag från skatteplikt kommer energiskatt inte längre att utgå på den elektriska kraft som föreningen själv använder, dvs. på egenanvändningen, utan endast nettoproduktionen beskattas. För föreningen i fråga skulle därmed kostnaden för energiskatt på elektrisk kraft årligen minska med drygt 27 000 kronor, enligt gällande skattesats och exklusive mervärdesskatt. Om föreningen även uppfyller kraven för att få skattereduktion för mikroproduktion av el, t.ex. genom att anslutningspunkterna för anläggningen har en säkring på högst 100 ampere, är de berättigade till en skattereduktion på 60 öre per kilowattimme för nettoproduktionen av el, dock högst 18 000 kronor per år. Föreningen har därutöver rätt till elcertifikat för hela sin elproduktion i 15 år och kan ha fått investeringsstöd på upp till 35 procent av installationskostnaden (fr.o.m. 2015 är den högsta ersättningsnivån för företag 30 procent). Men om föreningens solkraftsanläggning sammantaget har en topp effekt på 255 kilowatt eller mer ska all den elektriska kraft som föreningen framställer beskattas med energiskatt på el, oavsett om de

säljer elektrisk kraft eller inte. De kan dock fortfarande vara berättigade till skattereduktionen och har rätt till elcertifikat för hela sin produktion av elektrisk kraft.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget bedöms medföra ökade kostnader för Skatteverket med 675 000 kronor, varav 200 000 kronor är av engångskaraktär (150 000 kronor för utveckling av blanketter och informationsinsatser m.m. samt 50 000 kronor IT-utveckling) och 450 000 kronor löpande kostnader för hantering av fler skattskyldiga för energiskatt på elektrisk kraft samt 25 000 kronor för IT-utveckling. Tillkommande kostnader för Skatteverket bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

8 Följdändring efter tidigare ändring

Regeringens förslag: Bestämmelsen i lagen om skatt på energi om att beslut som fattas av regeringen inte får överklagas slopas. En språklig ändring görs samtidigt i första stycket i samma paragraf.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2016.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Fram till den 1 juli 2014 kunde regeringen i särskilda fall bevilja hel eller delvis skattebefrielse under vissa förutsättningar enligt dåvarande 2 kap. 12 § lagen om skatt på energi. Den 1 juli 2014 slopades den möjligheten då 2 kap. 12 § upphävdes genom lagen (2014:285) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Efter upphävandet saknar 12 kap. 1 § andra stycket betydelse och föreslås därför slopas.

I 12 kap. 1 § första stycket LSE finns en överklagandehänvisning rörande beslut enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Enligt första stycket överklagas beslut enligt lagen om skatt på energi ”hos allmän förvaltningsdomstol”. Den formulering som numer används i motsvarande bestämmelser är ”till allmän förvaltningsdomstol”. En språklig ändring av första stycket föreslås därför göras.

Förslaget föranleder ändringar av 12 kap. 1 § LSE. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.1

7 kap.

3 a §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 4.2 om minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i andra motorbränslen än de som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Exempel på motorbränslen som omfattas av paragrafen är E85 och höginblandad Fame.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* är en redaktionell följdändring av att paragrafens första stycke 2 tillkommit.

Paragrafens *första stycke 2* är nytt och innebär en begränsning av avdragsrätten för etanol som ingår i motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99.

För andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än etanol för gnisttända motorer innebär förslaget inga ändringar av avdragsrättens omfattning. Detta framgår av paragrafens *första stycke 3*. Det kan exempelvis röra sig om etanol för kompressionstända motorer, s.k. ED95.

Den tidigare regleringen i paragrafens *fjärde stycke* rörande beståndsdel av motorbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 bedöms numera vara överflödigt, då paragrafen efter en tidigare ändring endast rör andra bränslen än de som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3.

3 c §

Ändringarna föranleds av förslaget i avsnitt 4.2 om minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i bensin eller annat motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en begränsning av avdragsrätten för etanol. Detta medför en följdändring vad gäller andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än etanol, så att så att avdragsrätten omfattar hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Detta framgår av paragrafens *första stycke 2*.

I första stycket görs också ändringen att begränsningen av avdragsrätten till att endast gälla upp till 5 volymprocent biodrivmedel i bensin tas bort. Detta innebär att den avdragsrätt som framgår av första stycket gäller oavsett andel biodrivmedel i bensin. Som en följdändring av detta tas även *tredje stycket* bort.

3 d §

Ändringarna föranleds av förslaget i avsnitt 4.2 om minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i dieselbränsle eller annat motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3.

För andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än Fame görs en följdändring av ändringarna i 3 c § så att så att avdragsrätten omfattar hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Detta framgår av paragrafens *första stycke 2*.

Det nuvarande *andra stycket* slopas, vilket alltså innebär att begränsningen av avdragsrätten till att endast gälla upp till 5 volymprocent biodrivmedel i dieselbränsle tas bort. Detta innebär att den avdragsrätt som framgår av första stycket gäller oavsett andel biodrivmedel i dieselbränsle. Som en följdändring av detta tas även *fjärde stycket* bort.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 december 2015. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.2

2 kap.

1 §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 4.3 om höjd energiskatt på bensin och dieselbränsle samt minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel, avsnitt 4.4 om omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar samt avsnitt 6.3 om skattskyldighet för förvärvaren vid förbrukning av bränsle för privat ändamål.

Nya skattebelopp, som tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2016, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. En justering sker av samtliga skattesatser utifrån prognostiserad förändring av den allmänna prisutvecklingen. Vidare görs en höjning av energiskattesatserna för bensin och dieselbränsle. Det tydliggörs även i inledningen till stycket att andra skattesatser än de som anges i tabellen kan följa av 1 b §, där regler finns om årlig omräkning av skattesatserna efter prisutvecklingen respektive reala inkomstökningar.

Ändringen i *andra stycket* är redaktionell.

I det nya *tredje stycket* regleras vilken skatt som ska tas ut när bränsle förvärvats till skepp, båtar eller luftfartyg och dessa används för privat ändamål. Vad som är användning för privat ändamål framgår av 1 kap. 11 § LSE, som träder i kraft den 1 juli 2015. Bestämmelserna i tredje stycket är tillämpliga i de fall förvärvaren är skattskyldig, vilket framgår av hänvisningen till 4 kap. 1 § 10 och 12 § 5 LSE. Ändringen innebär alltså inte någon skillnad för den som levererar bränslet. Bestämmelserna i *punkterna 1–2* handlar om fall när märkt olja köpts utan skatt eller med den skatt som gäller för märkt olja och innebär att

skatten för omärkt olja kan tas ut i dessa fall. Bestämmelsen i *punkten 3* avser andra bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket än olja som köpts utan skatt och möjliggör att rätt skatt kan tas ut av förvärvaren i dessa fall om förbrukning sker för privat ändamål. Det kan i dessa fall röra sig om t.ex. naturgas. *Punkterna 4–5* gäller bränsle enligt 2 kap. 3 eller 4 §§, dvs. energiprodukter eller andra produkter som inte omfattas av 2 kap. 1 eller 1 a §§ (råtallolja) men för vilka energi- och koldioxidskatt ska betalas om de är avsedda att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle m.m., som köpts utan skatt eller med skatt motsvarande den som gäller för märkt olja. Skatt kan i dessa fall tas ut med ett belopp som gäller för likvärdigt bränsle eller med mellanskillnaden mellan märkt och omärkt olja.

I det nya *fjärde stycket* framgår att punkterna 1–3 är tillämpliga också i de fall flygfotogen levererats utan skatt eller med lägre skatt till luftfartyg och luftfartyget sedan används för privat ändamål.

2 kap.

1 § b

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 4.4 om omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar.

Förslag till skattesatser för samtliga fossila bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket, som gäller fr.o.m. den 1 januari 2016, lämnas i denna lagrådsremiss. Den omräkning som med stöd av paragrafen ska ske av skattesatserna flyttas därför fram och görs först inför kalenderåret 2017.

Av *första stycket* följer att skattesatserna för kalenderåret 2017 och efterföljande kalenderår ska omräknas efter grunder som anges i paragrafen samt att regeringen fastställer de omräknade skattebeloppen för påföljande kalenderår före november månads utgång. Detta är i enlighet med tidigare gällande regler i paragrafens första och andra stycken. Däremot sker genom förslag i denna lagrådsremiss ändringar i omräkningen av energiskatten på bensin och dieselbränsle, dvs. bränslen som avses i 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7. Den rör sig alltså om bensin, omärkt dieselbränsle och flygbensin.

En beskrivning av hur skattebeloppen för respektive kalenderår räknas fram finns i ett nytt *andra stycke*. *Punkten 1* samt *punkten 2 a* innebär en omräkning utifrån utvecklingen av konsumentprisindex (KPI) av de i punkterna nämnda skattesatserna och stämmer överens med vad som hittills gällt. Av *punkten 2* framgår den nya beräkningsgrunden för energiskatten på bensin och dieselbränsle, som beaktar dels KPI-utvecklingen, dels ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till jämförelsetalet beräknat per år för att beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP).

I *tredje stycket* finns den definition av det jämförelsetal, uttryckt i procent, som ingår i omräkningen i andra stycket punkten 1 samt punkten 2 a och som en del i omräkningarna enligt punkten 2 b.

De skattebelopp som framräknas enligt de olika punkterna 1, 2 a och 2 b i andra stycket avrundas var för sig till hela kronor och ören (se *fjärde stycket*).

9 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 6.2 om märkt olja i båtar.

Av *första stycket* framgår att det finns ett förbud mot att ha märkt olja eller olja från vilken märkämnet avlägsnats i bränsletanken som förser motor på motordrivet fordon eller båt med bränsle. Av *tredje stycket* följer att båtar som disponeras av statliga myndigheter eller, om det finns särskilda skäl, andra båtar kan få medgivande att använda märkt olja. Genom ett tillägg i tredje stycket framgår att enbart båtar som används uteslutande för annat än privat ändamål kan få medgivande av Skatteverket att använda märkt olja. Ändringen gäller inte båtar som disponeras av myndigheter. Vad som avses med användning av luftfartyg, skepp och båtar för privat ändamål framgår av 1 kap. 11 § LSE, som träder i kraft den 1 juli 2015. Om båten används enbart för skattebefriade ändamål, t.ex. transporttjänster mot ersättning eller myndighetsuppdrag, kan medgivande alltså lämnas. Om båten däremot används både för transporttjänster mot ersättning och för transporter av företaget i den egna verksamheten, som inte sker mot ersättning, kan medgivande inte lämnas.

På samma sätt som tidigare krävs också att det finns särskilda skäl för att medgivande ska lämnas. Särskilda skäl innebär, i enlighet med vad som nu gäller, stora hanteringsproblem eller betydande likviditetspåfrestningar.

4 kap.

1 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 6.3 om skattskyldighet för förvärvaren vid förbrukning av bränsle för privat ändamål.

I bestämmelsen regleras vilka som blir skattskyldiga för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen som omfattas av de gemensamma förfarandereglerna inom EU, det s.k. uppskovsförfarandet. I *punkten 7* regleras undantagsfallet att förvärvaren av bränslet blir skattskyldig, nämligen när bränsle förvärvats för ett visst ändamål men bränslet används för ett annat ändamål som medför att skatt ska betalas med ett högre belopp. Genom den nya *punkten 10* tydliggörs att förvärvaren blir skattskyldig också i de fall bränsle förvärvas utan skatt eller med lägre skatt till skepp, båtar eller luftfartyg. Om skeppet, båten eller luftfartyget i dessa fall används för privat ändamål blir förvärvaren alltså skattskyldig och måste betala skatt för det bränsle som förbrukas för privat ändamål.

Regeln i punkten 10 är tillämplig på skepp och båtar med fiskelicens samt båtar med medgivande enligt 2 kap. 9 § LSE. När det gäller märkt olja är visserligen avsikten, efter den ändring som nu föreslås i 2 kap. 9 § LSE, att medgivande endast ska lämnas till båtar som används uteslutande för annat än privat ändamål. Om en sådan båt undantagsvis använder märkt olja för privat ändamål blir dock förvärvaren skattskyldig med stöd av bestämmelsen i punkten 10.

Regeln i punkten 10 är också tillämplig på luftfartyg. Beträffande luftfartyg kan skattskyldighet för förvärvaren enbart aktualiseras i fråga om flygfotogen, eftersom det bara är detta bränsle som får levereras utan skatt enligt 6 a kap. 1 § 5 a LSE. Om flygfotogen som levererats utan skatt eller med lägre skatt förbrukas i luftfartyget, när detta används för

privat ändamål, kan punkten 10 tillämpas. Det kan vara fråga om flygningar för fritidsändamål men också flygningar av ett företag i den egna verksamheten, som inte sker mot ersättning, jfr. 1 kap. 11 § LSE som träder i kraft den 1 juli 2015.

12 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 6.3 om skattskyldighet för förvärvaren vid förbrukning av bränsle för privat ändamål.

I bestämmelsen regleras vilka som blir skattskyldiga för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen som inte omfattas av det s.k. uppskovsförfarandet. Till dessa bränslen hör t.ex. naturgas, kol och koks. Av *punkten 4* framgår att förvärvaren av bränslet blir skattskyldig när bränsle förvärvats för ett visst ändamål men bränslet används för ett annat ändamål som medför att skatt ska betalas med ett högre belopp. I den nya *punkten 5* tydliggörs att förvärvaren blir skattskyldig också i de fall bränsle förvärvas utan skatt eller med lägre skatt till skepp eller båtar med fiskelicens eller medgivande enligt 2 kap. 9 § LSE. Om skeppet eller båten används för privat ändamål blir förvärvaren alltså skattskyldig för den skatt som ska betalas för det bränsle som förbrukas för privat ändamål. Eftersom flygfotogen, som är ett uppskovsbränsle, är det enda bränsle som får levereras utan skatt i luftfartyg finns inget behov av att reglera luftfartygen i denna bestämmelse.

5 kap.

3 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 6.3 om skattskyldighet för förvärvaren vid förbrukning av bränsle för privat ändamål.

I bestämmelsen regleras när skattskyldigheten inträder för den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4, dvs. förvärvaren av bränsle. Ändringen i *andra punkten* innebär att en hänvisning också sker till de nya bestämmelserna i 4 kap. 1 § 10 och 4 kap. 12 § 5 LSE. Därmed framgår att skattskyldighet för förvärvaren av bränsle som levererats till skepp, båt eller luftfartyg inträder när bränslet förbrukas för privat ändamål, eftersom detta är ett annat ändamål som föranleder att skatt ska betalas med ett högre belopp.

6 a kap

1 §

Ändringarna föranleds av förslagen i avsnitt 5.2 om slopad nedsättning av koldioxidskatten.

I *punkten 9 b* regleras skattebefrielse för vissa bränslen som förbrukas för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, i de fall då förbrukningen sker på annat ställe än i en anläggning som omfattas av utsläppshandels-systemet.

I *punkten 10* regleras skattebefrielse för vissa bränslen som förbrukas för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling.

I *punkten 11* regleras skattebefrielse för vissa bränslen som förbrukas för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet.

Ändringarna i punkter 9 b, 10 och 11 innebär att nedsättningen av koldioxidskatten slopas vid förbrukning för angivna ändamål. Koldioxidskatt tas alltså i dessa fall ut enligt den generella koldioxidskattenivån som följer av 2 kap. 1 §.

Mot bakgrund av att energiskatten på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b (dieselbränsle) höjs sker en förändring av den procentuella skattebefrielsen i *punkten 13*. Punkten reglerar skattebefrielse vid användning av dieselbränsle i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet. Ändringen sker i syfte att säkerställa att energiskatten även efter den generella skattehöjningen motsvarar energiskatten på eldningsolja som används av industrin utanför handelssystemet.

2 §

Ändringarna föranleds av förslagen i avsnitt 5.2 om slopad nedsättning av koldioxidskatten.

I *första stycket* regleras skattebefrielse för råttolja som förbrukas för sådana ändamål som avses i 6 a kap. 1 § 9 b–11. Ändringen i första stycket innebär att befrielsen vid användning av råttolja för ändamål som avses i 6 a kap. 1 § 9 b–11 följer den nivå som gäller för skattebefrielsen för bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a LSE när det används för sådana ändamål.

2 a §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 4.5 om ökad befrielse från koldioxidskatt för dieselbränsle i jordbruks- och skogsbruksmaskiner.

Paragrafen reglerar koldioxidskattelättnader för dieselbränsle som förbrukas i yrkesmässig jordbruks- skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Koldioxidskattebefrielsen ökas genom förslaget till 1 380 kronor per kubikmeter, dvs. 1,38 kronor per liter.

3 §

Ändringarna föranleds av förslagen i avsnitt 5.2 om slopad nedsättning av koldioxidskatten.

I bestämmelsen regleras skattebefrielsen för den del av annat bränsle än som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, som förbrukas för framställning av värme vid annan kraftvärmeproduktion än i anläggning som omfattas av handelssystemet. Ändringen i *första stycket* innebär att nedsättningen slopas avseende den del den avser koldioxidskatt.

7 kap.

3 a §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 4.3 om höjd energiskatt på bensin och dieselbränsle samt minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i andra motorbränslen än de som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Exempel på motorbränslen som omfattas av paragrafen är E85 och höginblandad Fame.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en ökning av avdragsrätten för Fame enligt KN-nummer 3824 90 99.

Ändringen i paragrafens *första stycke 2* innebär en minskning av avdragsrätten för etanol som ingår i motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99.

För andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än Fame och etanol för gnisttända motorer innebär förslaget inga ändringar av avdragsrättens omfattning. Detta framgår av paragrafens *första stycke 3*. Det kan exempelvis röra sig om etanol för kompressionstända motorer, s.k. ED95.

3 c §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 4.3 om höjd energiskatt på bensin och dieselbränsle samt minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i bensin eller annat motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en minskning av avdragsrätten för etanol.

För andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än etanol innebär förslaget inga ändringar av avdragsrättens omfattning. Detta framgår av paragrafens *första stycke 2*.

9 kap.

5 §

Ändringarna föranleds av förslagen i avsnitt 5.2 om slopad nedsättning av koldioxidskatten.

I bestämmelsen regleras möjligheten till återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt bl.a. 6 a kap. 1 § 9 b–11. I *andra stycket 1 b och c* behandlas återbetalning vid leverans för tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Ändringarna innebär slopad möjlighet till återbetalning så vitt avser koldioxidskatten. Vid användning av råttallolja medges återbetalning med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a. Vid användning av andra bränslen än råttallolja medges återbetalning med 70 procent av energiskatten. Ändringen i punkten 1 b innebär att återbetalningen vid användning av råttallolja slopas till den del den motsvaras av

koldioxidskatt på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a. Ändringen i punkten 1 c innebär att rätten till återbetalning slopas till den del den avser koldioxidskatt.

12 kap.

1 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 6.

Ändringen i *första stycket* är enbart en språklig ändring som inte innebär förändring i sak.

Ändringen innebär även att *andra stycket* tas bort. Efter att 2 kap. 12 § upphävdes den 1 juli 2014 genom lagen (2014:285) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi saknar *andra stycket* betydelse.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

Vidare gäller, beträffande förslaget om märkt olja i båtar, att den som vid ikraftträdandet har ett medgivande att ha märkt olja i sin båt omfattas av de äldre bestämmelserna för medgivandet tills Skatteverket har återkallat medgivandet enligt 2 kap. 9 § LSE.

9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.3

11 kap.

2 §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 7.2 om ändrade regler för undantag från skatteplikt samt avsnitt 7.3 Viss elframställning från beskattade bränslen. Ändringarna innebär att första stycket punkten 1 slopas varvid numreringen i paragrafen ändras.

Punkten 1 (tidigare punkten 2) justeras så att undantag från skatteplikt gäller för all elektrisk kraft som framställts i Sverige i en anläggning av mindre generatoreffekt än 50 kilowatt av någon som förfogar över en sammanlagd generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt, under förutsättning att den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen (1997:857). Punkten omfattar även fortsättningsvis såväl elektrisk kraft från förnybara källor som elektrisk kraft som produceras från fossila källor.

Med den ”sammanlagda installerade generatoreffekten” avses den sammanlagda installerade generatoreffekten, eller motsvarande enligt *andra stycket*, som producenten förfogar över. Med installerad generatoreffekt bör avses generatorns märkeffekt, dvs. den effekt som generatoren är konstruerad för. Med nätkoncession avses tillstånd för byggande och användande av en elektrisk starkströmsledning som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen (1997:857).

Såväl mobila som fasta elproduktionsenheter kan anses utgöra en sådan anläggning som avses i första stycket 1. Produktionsenheter som geografiskt och tekniskt är sammanhängande, exempelvis genom att dela generator eller som på annat sätt är sammanhängande, bör vid tillämpningen av undantaget ses som en enda anläggning och inte som flera anläggningar. Motsvarande synsätt bör gälla elproduktionsenheter utan generator. Bedömningen av om produktion ska anses ske i en eller flera anläggningar bör inte påverkas vid avtalslösningar som leder till konstlade uppdelningar eller byten av ägandeform.

Undantaget gäller endast den elektriska kraft som förbrukas utan överföring till ett koncessionspliktigt nät. För det fall en del av den producerade elen matas in på ett elnät är den inmatade andelen av den elektriska kraften skattepliktig. Det är överföringen i sig som bör vara avgörande för om elen är skattepliktig. Skatteplikt bör således föreligga oberoende av syftet med utmatningen. Skatteplikt föreligger således oavsett om utmatningen sker i syfte att den elektriska kraften ska överföras till en annan uttagspunkt på nätet, att utmatningen sker för att kraften ska överlåtas med eller utan ersättning eller att utmatning sker av produktionstekniska skäl.

Som en konsekvens av att tidigare punkten 1 slopades har punkterna 3–6 omnumrerats till 2–5.

I *punkten 5* (tidigare punkten 6) har undantaget begränsats till att avse framställning i Sverige i reservkraftsaggregat och endast i de fall den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. Därutöver har en språklig justering gjorts med anledning av tillägg av en ny punkt 6. Punkten 5 omfattar elektrisk kraft som framställts i Sverige i ett reservkraftsaggregat. Med reservkraftsaggregat avses aggregat som används för att framställa elektrisk kraft vid avbrott i den ordinarie tillförseln av elektrisk kraft från utomstående elleverantör eller för driftprov i sådant aggregat.

I en ny *punkt 6* undantas elektrisk kraft som framställts i Sverige i anläggning av mindre installerad effekt än 100 kilowatt från skatteplikt. Skattefriheten är begränsad till att omfatta elektrisk kraft som framställts från vissa skattepliktiga bränslen av någon som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt och endast i de fall den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession. De bränslen som kan användas för sådan elproduktion är de bränslen som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 till 6. Eftersom den elektriska kraften som framställs inte är skattepliktig så beskattas i stället bränslena som används för elframställningen med energi- och koldioxid-skatt, jfr 6 a kap. 1 § 7 LSE. Undantaget i punkten 6 kompletterar den skattefrihet som råder enligt punkterna 1–5 och det ges med stöd av artikel 21.5 tredje stycket energiskattedirektivet som tillåter medlemsstater att undanta små producenter av elektrisk kraft, under förutsättning att beskattning sker av de energiprodukter som används för framställningen av kraften.

I nya *andra stycket* anges att vad som anges i första stycket 1 a respektive b om installerad generatoreffekt inte ska gälla vid produktion från vissa specifika produktionskällor. För elektrisk kraft som framställs från vind och vågor motsvaras vad som i första stycket 1 a respektive b sägs om en installerad generatoreffekt av 50 kilowatt i stället av

125 kilowatt installerad generatoreffekt. På samma sätt motsvaras generatoreffekten för elektrisk kraft som framställs från sol av 255 kilowatt installerad topp effekt. När det är fråga om annan energikälla utan generator, ska vad som anges i första stycket 1 a respektive b motsvaras av 50 kilowatt installerad effekt.

Av bestämmelsens nya *tredje stycke* framgår att om en anläggning eller en producent framställer elektrisk kraft från olika källor, så ska de olika installerade effekterna läggas samman. Om det är elektrisk kraft som framställs från sol eller vind innebär det att den installerade effekten måste räknas om. Av bestämmelsens andra stycke framgår att en installerad generatoreffekt för elektrisk kraft framställd från vind om 125 kilowatt (kW) får anses motsvara den effekt om 50 kilowatt (kW), t.ex. vattenkraft, som anges i bestämmelsens första stycke 1. På motsvarande sätt gäller för sol att en installerad topp effekt om 255 kilowatt (kW_t) får anses motsvara 50 kW.

En solcellsanläggning med en installerad topp effekt om 255 kW_t och ett vindkraftverk med en installerad generatoreffekt om 125 kW motsvarar alltså var för sig den gräns om 50 kW som gäller för annan installerad generatoreffekt som t.ex. vattenkraft. Det innebär att om en producent t.ex. förfogar över en solcellsanläggning med en installerad topp effekt om 100 kW_t, motsvarar det 19,6 kW annan krafts generatoreffekt ($100/255 \times 50 = \text{ca } 19,6$). Om producenten dessutom förfogar över vindkraft med en installerad generatoreffekt om 100 kW, motsvarar vindkraften 40 kW ($100/125 \times 50 = 40$). Den sammanlagda effekten som producenten förfogar över blir då drygt 59 kW ($19,6 + 40$), vilket alltså medför att den elektriska kraften från båda anläggningarna är skattepliktig.

Effekten hos en solcellsmodul benämns "topp effekt" eller "peak power" och anges i W_p (p=peak) eller på svenska W_t (t=topp). Denna måtenhet används inom solcellsindustrin som standardmått för den tekniska kapaciteten hos solcellsmoduler och uttrycker modulens nominella effekt som bestäms under standardiserade testförhållanden. En solcellsanläggnings kapacitet anges i kW_p (kW_t) eller MW_p (MW_t) och är summan av effekten hos de solcellsmoduler som finns i anläggningen.

Vid bedömningen av gränsen för sammanlagd installerad generatoreffekt i första stycket 6 c ska omräkning först ske till motsvarande 100 kilowatt installerad generatoreffekt enligt samma proportioner som gäller vid prövningen av gränserna i första stycket 1 och andra stycket.

5 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 7.4 Undantag från skattskyldighet som producent.

Ändringarna i *första stycket punkten 1* innebär att kravet på yrkesmässighet för skattskyldighet enligt punkten tas bort. I och med förändringen av skattefriheten och införandet av en begränsning av skattskyldigheten genom det nya femte stycket torde i huvudsak endast aktörer som bedriver yrkesmässig verksamhet samt aktörer som framställer elektrisk kraft i storskaliga anläggningar omfattas av skattskyldighet. Därtill kommer aktörer som mottar skattepliktig frikraft för vilken energiskatt inte tagits ut. Bestämmelsen gäller efter ändringen

samtliga som framställer skattepliktig elektrisk kraft om de inte särskilt undantas i ett nytt femte stycket.

I ett nytt *femte stycke* undantas från skattskyldighet såsom producent, den som producerar elektrisk kraft endast i en anläggning av mindre installerad generatoreffekt än 50 kilowatt och som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 50 kilowatt. Vid bedömningen av om framställning skett i enlighet med med 11 kap. 2 § första stycket 1 a och 1 b, ska beaktas vad som föreskrivs i 2 § andra och tredje styckena om effektgränser och sammanläggning. I fråga om elektrisk kraft som framställts från vind eller vågor motsvaras således effektgränsen av 125 kilowatt och för elektrisk kraft som framställts av sol motsvaras effektgränsen av 255 kilowatt installerad topp effekt. Om elektrisk kraft framställs från flera olika källor i en och samma anläggning ska effekterna läggas samman efter omräkning. Motsvarande gäller även för bedömningen av vilken effekt som någon förfogar över när denne framställer elektrisk kraft från flera olika källor.

Undantaget från skattskyldighet gäller i det fall producenten matar in elektrisk kraft till det koncessionspliktiga nätet varvid den inmatade elen blir skattepliktig. En aktör som inte är skattskyldig enligt första stycket 1 kan emellertid på samma sätt som gäller i dag bli skattskyldig för elektrisk kraft om denne uppfyller rekvisiten i första stycket 2, dvs. bli skattskyldig som leverantör genom att yrkesmässigt leverera elektrisk kraft.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås träda ikraft den 1 juli 2016. Äldre bestämmelser föreslås fortfarande gälla för elektrisk kraft som framställts före ikraftträdandet.

Detta innebär att äldre bestämmelser gäller för elektrisk kraft som framställts före ikraftträdandet medan nya bestämmelser gäller för elektrisk kraft som framställts efter i kraftträdandet. Tidpunkterna för anläggningars byggstart, färdigställande eller driftsättande ges således inte betydelse i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna.

Sammanfattning av promemorian Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016

Inför budgetpropositionen för 2016 är det angeläget att skatteförslag kan förberedas genom remittering och granskning av Lagrådet. Om förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2016, och med vilken utformning, blir beroende av de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga och en av regeringens prioriteringar. Regeringen vill intensifiera insatserna för att nå en fordonsflotta fri från fossila bränslen. Klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn ska minska. Det är därför angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att stimulera till en omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken. Utsläppen av växthusgaser i sektorerna utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter härrör till övervägande del från bensin och dieselbränsle förbrukat inom transportsektorn. Eftersom det föreligger ett samband mellan låga priser på fossila bränslen och hög drivmedelskonsumtion kan drivmedelsskatter skapa incitament för en mer energieffektiv utveckling av transportererna. Regeringen vill också se en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg. Höga drivmedelspriser ökar efterfrågan på mer bränslesnåla fordon samt alternativa transportmedel. I promemorian föreslås därför att energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle höjs. P.g.a. att EU-rättens statsstödsregler sätter begränsningar för hur mycket lägre skatt som kan tas ut på biodrivmedel krävs också att energiskatten på flytande biodrivmedel höjs i motsvarande utsträckning. Med hänsyn till den utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruket för närvarande befinner sig i, föreslås att dessa näringar kompenseras för den höjning som görs av energiskatten på dieselbränsle 2016 genom att den nuvarande befrielsen från koldioxidskatten på sådant bränsle ökas.

Vidare föreslås att den årliga omräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för bensin och dieselbränsle förutom KPI-utvecklingen också ska beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom en schablonuppräkningsmetod med två procentenheter. Härigenom skapas ökade förutsättningar för att stegvis öka omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp.

I promemorian föreslås ett slopande av nedsättningarna av koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industri- och kraftvärmeanläggningar utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter. Genom att slopa nedsättningarna från koldioxidskatten bedöms användningen av fossila bränslen och därigenom utsläppen från berörda verksamheter minska, samtidigt som principen om att förorenaren ska betala för miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls. Utöver förbättrad miljöstyrning medför slopade nedsättningar även att skattesystemet blir tydligare och mer överblickbart.

I promemorian föreslås också en begränsning av möjligheten att använda märkt, lågbeskattad olja i båtar. Förslaget innebär att enbart båtar som används uteslutande för annat än privat ändamål får ges medgivande att använda märkt olja. Det föreslås också att det förtydligas att den som förvärvar bränsle för att användas i skepp, båtar och luftfartyg och använder bränslet för privat ändamål blir skattskyldig för den privata förbrukningen. Om ingen skatt eller den skatt som gäller för märkt olja har betalats för bränslet och bränslet används för privat ändamål ska den högre skatten som gäller för omärkt olja kunna tas ut av förvärvaren.

Samtliga ovanstående förslag föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

För hållbara biodrivmedel gäller i dag viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidskatt. Skattebefrielsen har hittills i sin helhet betraktats som ett driftsstöd av Europeiska kommissionen enligt EU-rättens statsstödsregler. En av förutsättningarna för att ge statsstöd är att stödet är nödvändigt. Detta innebär bl.a. att biodrivmedlen inte får bli billigare än de fossila bränslen de ersätter, dvs. de får inte överkompenseras. I syfte att minska risken för att E85 och låginblandad etanol överkompenseras föreslås att befrielsen från energiskatt på E85 och låginblandad etanol minskas. Detta förslag föreslås träda i kraft den 1 december 2015.

I promemorian föreslås även att dagens särskilda regler om skattefrihet för elektrisk kraft som producerats i vindkraftverk begränsas och samordnas med nya regler som gäller för annan elproduktion. Detta förslag föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 a och 3 c §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 a §¹

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Första stycket gäller dock inte för biogas eller för den

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 77 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

¹ Senaste lydelse 2014:1496.

beståndsdel av motorbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 som utgörs av etanol.

3 c §²

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige *göra avdrag för energiskatt med 89 procent och för koldioxidskatt med 100 procent* på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa. *Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelarnas andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.*

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, *göra avdrag för*

1. energiskatt med 79 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelarna utgörs av etanol, och

2. energiskatt med 89 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelarna utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Avdrag enligt första stycket får under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelarnas andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Med redovisningsperiod förstås här en period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första och *andra* styckena gäller endast om motorbränslet eller

Första och *tredje* styckena gäller endast om motorbränslet eller

² Senaste lydelse 2014:1496.

beståndsdel omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. beståndsdel omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Bilaga 2

Om beståndsdel utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförs till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2015.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 9 kap 4 § ska upphöra att gälla, dels att 2 kap. 1, 1 b och 9 §§, 4 kap. 1 och 12 §§, 5 kap. 3 §, 6 a kap. 1, 2, 2 a och 3 §§, 7 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§, 9 kap. 5 § samt 12 kap. 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §²²

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 25 öre per liter 1 kr 46 öre per liter 3 kr 28 öre per liter	2 kr 60 öre per liter 2 kr 60 öre per liter 2 kr 60 öre per liter	5 kr 85 öre per liter 4 kr 6 öre per liter 5 kr 88 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 7 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	6 kr 67 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41- 2710 19 49 eller 2710 19 61- 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och	850 kr per m ³	3 218 kr per m ³	4 068 kr per m ³

²² Senaste lydelse 2013:970.

		ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 833 kr per m ³	3 218 kr per m ³	5 051 kr per m ³
		miljöklass 2	2 113 kr per m ³	3 218 kr per m ³	5 331 kr per m ³
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 259 kr per m ³	3 218 kr per m ³	5 477 kr per m ³
4.	2711 12 11- 2711 19 00	Gasol m.m. som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg
			1 092 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	4 477 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³
			939 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	3 348 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	646 kr per 1 000 kg	2 800 kr per 1 000 kg	3 446 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 28 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 88 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1 – motorbensin	3 kr 68 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 27 öre per liter	
	– alkylatbensin	1 kr 90 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 49 öre per liter	
	b) miljöklass 2	3 kr 71 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 30öre per liter	
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 50 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 09 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41- 2710 19 49 eller 2710 19 61- 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	848 kr per m ³	3 210 kr per m ³	4 058 kr per m ³	
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 308 kr per m ³	3 210 kr per m ³	5 518 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 588 kr per m ³	3 210 kr per m ³	5 798 kr per m ³	
	miljöklass 3	2 733 kr per	3 210 kr per	5 943	

	eller inte tillhör någon miljöklass	m ³	m ³	kr per m ³	
4.	2711 12 11- 2711 19 00	Gasol m.m. som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	3 376 kr per 1 000 kg	3 376 kr per 1 000 kg 4 465 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	2 403 kr per 1 000 m ³	2 403 kr per 1 000 m ³ 3 340 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	644 kr per 1 000 kg	2 793 kr per 1 000 kg	3 437 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 71 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 30 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b samt 12 § 5 ska skatt tas ut

1. med ett belopp som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. med ett belopp som motsvarar skatten som gäller för sådant bränsle enligt första stycket som har använts, om bränslet i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. med ett belopp som motsvarar skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §²³

För kalenderåret 2016 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2014. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

För kalenderåret 2017 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2015.

Vid omräkningen av skattesatserna för bränslen som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 används dock ett årligt tillägg av två procentenheter och de förändringar av koldioxidskattesatserna som följer av detta tillägg förs i sin helhet över på energiskattesatserna för dessa bränslen.

Beloppen enligt första och andra styckena avrundas till hela kronor och ören.

²³ Senaste lydelse 2009:1497.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

Bilaga 2

9 §²⁴

Bränsletank som förser motor på motordrivet fordon eller båt med bränsle får inte innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne eller från vilken märkämnet har avlägsnats. Detta gäller dock inte båtar för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787).

Första stycket gäller inte om oljeprodukten har förts in till Sverige i bränsletanken och har fyllts på i ett land där bränsletanken får innehålla en sådan produkt.

Beskattningsmyndigheten kan medge att bränsletank på båt som disponeras av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen eller annan statlig myndighet får innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne. Om det finns särskilda skäl kan sådant medgivande också lämnas för annan båt.

Beskattningsmyndigheten kan medge att bränsletank på båt som disponeras av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen eller annan statlig myndighet får innehålla oljeprodukt som är försedd med märkämne. Om det finns särskilda skäl kan sådant medgivande också lämnas för annan båt, *om den används uteslutande för annat än privat ändamål.*

Beslut om ett medgivande enligt tredje stycket får återkallas, om förutsättningarna för det inte längre finns. Beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

4 kap.

1 §²⁵

Skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt (skattskyldig) för bränslen som avses i 1 kap. 3 a § är den som

1. i egenskap av godkänd upplagshavare enligt 3 § hanterar bränsle enligt uppskovsförfarandet,
2. i egenskap av godkänd varumottagare enligt 6 eller 7 § tar emot bränsle som flyttats enligt uppskovsförfarandet,
3. säljer bränsle till Sverige genom distansförsäljning enligt 9 eller 9 b §,
4. tar emot beskattat bränsle enligt 10 §,
5. för in eller tar emot beskattat bränsle från ett annat EU-land till Sverige enligt 11 §,
6. i Sverige yrkesmässigt tillverkar eller bearbetar bränsle utanför ett skatteupplag,
7. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för ett visst ändamål men som använder bränslet för ett annat ändamål som medför att skatt ska betalas med ett högre belopp,

²⁴ Senaste lydelse 2014:1023.

²⁵ Senaste lydelse 2012:678.

8. förvärvat bränsle som ger mindre destillat än 85 volymprocent vid 350°C och som använder bränslet för drift av motordrivna fordon,

9. i annat fall än som avses i 1–8, innehar skattepliktigt bränsle utanför ett uppskovsförfarande utan att skatten för bränslet har redovisats här.

9. i annat fall än som avses i 1–8, innehar skattepliktigt bränsle utanför ett uppskovsförfarande utan att skatten för bränslet har redovisats här, *och*

10. förvärvat bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a och som använder bränslet

a) i skepp, när skeppet används för privat ändamål,

b) i båt, för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § har lämnats eller fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål, eller

c) i luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål.

12 §²⁶

Skattskyldig för energiskatt för råttallolja samt för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a §, bränslen enligt 4 § samt vad gäller svavelskatt även bränslen enligt 3 kap. 1 § 1 är den som

1. godkänts som lagerhållare enligt 15 §,

2. i annat fall än som avses i 1 utvinner, tillverkar eller bearbetar bränsle,

3. i annat fall än som avses i 1 och 2 för in bränsle till Sverige från ett annat EU-land eller tar emot en sådan leverans, *och*

4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp.

3. i annat fall än som avses i 1 och 2 för in bränsle till Sverige från ett annat EU-land eller tar emot en sådan leverans,

4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt ska betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp, *och*

5. förvärvat bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a och

²⁶ Senaste lydelse 2011:287.

som använder bränslet

a) i skepp, när skeppet används för privat ändamål, eller

b) i båt, för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § har lämnats eller fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål.

5 kap.
3 §²⁷

Skattskyldigheten inträder

1. för säljare eller mottagare vid distansförsäljning som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 3 respektive 4, när bränslet förs in till Sverige,

2. för den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 7 *eller* 8 eller enligt 4 kap. 12 § 4, när bränslet används för ett ändamål som medför att skatt ska betalas med högre belopp, och

3. för den som är skattskyldig enligt 4 kap. 12 § 1 när

a) bränsle av honom levereras till en köpare som inte är godkänd lagerhållare eller till eget försäljningsställe för detaljförsäljning som inte utgörs av depå eller tas i anspråk för annat ändamål än försäljning, eller

b) han upphör att vara godkänd som lagerhållare, varvid han är skyldig att betala skatt för det bränsle som då ingår i hans lager.

²⁷ Senaste lydelse 2012:836.

6 a kap.**1 §²⁸**

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavel-skatt

9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap.1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	40 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–

²⁸ Senaste lydelse 2014:1024.

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavel-skatt
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap.1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	–	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	–	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	–	–

2 §²⁹

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a eller 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 b, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 20 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

2 a §³⁰

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 900 kronor per kubikmeter.

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 380 kronor per kubikmeter.

3 §³¹

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 40 procent.

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon skattbefrielse enligt denna paragraf.

²⁹ Senaste lydelse 2013:969.

³⁰ Senaste lydelse 2009:1497.

³¹ Senaste lydelse 2009:1497.

7 kap.**3 a §**

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 77 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 36 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 72 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

3 c §

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 79 procent och koldioxidskatt med 100

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 74 procent och koldioxidskatt med 100

procent om beståndsdelen utgörs av etanol, och

2. energiskatt med 89 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelen utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Avdrag enligt första stycket får under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelarnas andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Med redovisningsperiod förstås här en period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första och tredje styckena gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Om beståndsdelen utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 d §³²

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 8 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelen utgörs av fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

2. energiskatt med 84 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelen utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Avdrag enligt första stycket får under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelarnas andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och för

³² Senaste lydelse 2014:1496.

vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Bilaga 2

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3, får i stället avdrag göras för energiskatt med 80 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Med redovisningsperiod förstås här en period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första och tredje styckena gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

9 kap.

5 §³³

Beskattningsmyndigheten medger, i den omfattning som anges i andra–femte styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9 a, 9 b, 10, 11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.

Återbetalning medges vid leverans för

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten,

2. annat ändamål än som avses under 1, med hela energiskatten på elektrisk kraft och med hela energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten på bränsle.

Om leverans skett för tillverkningsprocessen i sådan industriell

³³ Senaste lydelse 2012:797.

verksamhet som tillhör en verksamhetskategori som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG, medges dock återbetalning enligt

1. andra stycket 1 b med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och

2. andra stycket 1 c med 70 procent av energiskatten och 100 procent av koldioxidskatten.

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, ska energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärmeproduktion.

För bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon återbetalning av skatt enligt denna paragraf.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap.

1 §³⁴

Beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och sökanden.

Beslut som meddelas av regeringen får inte överklagas.

Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige och sökanden.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

³⁴ Senaste lydelse 2010:1824. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi att 11 kap. 2 och 5 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

2 §³⁵

Elektrisk kraft är inte skattepliktig om den

1. framställts i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft,

2. i annat fall framställts i Sverige av en producent som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt och som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft,

3. till lägre effekt än 50 kilowatt utan ersättning levererats av en producent eller en leverantör till en förbrukare som inte står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,

4. framställts och förbrukats på fartyg eller annat transportmedel,

5. förbrukats för framställning av elektrisk kraft, eller

6. framställts i ett reservkraftsaggregat.

1. framställts i Sverige

a) i en anläggning med en installerad generatoreffekt av mindre än 32 kilowatt,

b) av någon som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 32 kilowatt, och

c) den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen (1997:857),

2. till lägre effekt än 50 kilowatt utan ersättning levererats av en producent eller en leverantör till en förbrukare som inte står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,

3. framställts och förbrukats på fartyg eller annat transportmedel,

4. förbrukats för framställning av elektrisk kraft, eller

5. framställts i Sverige i ett reservkraftsaggregat eller i en anläggning av mindre installerad effekt än 100 kilowatt, från bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1-6, och den elektriska kraften inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nätkoncession meddelats med stöd av 2 kap. ellagen.

³⁵ Senaste lydelse 2005:960.

Vad som i första stycket 1 a respektive b anges om installerad generatoreffekt ska för elektrisk kraft som framställs från

a) vind eller vågor, motsvaras av 80 kilowatt installerad generatoreffekt,

b) sol, motsvaras av 144 kilowatt installerad toppeffekt, och

c) annan energikälla utan generator, motsvaras av 32 kilowatt installerad effekt.

När elektrisk kraft framställs från olika energikällor ska, vid bedömningen av förutsättningarna i första stycket 1 a respektive b, de installerade effekterna läggas samman. Vid sammanläggningen ska de effekter som avses i andra stycket först räknas om till motsvarande 32 kilowatt installerad generatoreffekt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

5 §³⁶

Skyldig att betala energiskatt (skattskyldig) är den som i Sverige

1. yrkesmässigt framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),
2. yrkesmässigt levererar av honom framställd skattepliktig elektrisk kraft eller av annan framställd elektrisk kraft (leverantör),
3. för annat ändamål än som avses i 9 § 1-5 säljer eller förbrukar elektrisk kraft, som förvärvats utan skatt mot försäkran enligt 11 §,

Den som godkänts att delta i ett program för energieffektivisering enligt 3 § lagen (2004:1196) om program för energieffektivisering och som förbrukat elektrisk kraft för vilken avdrag för skatt har gjorts enligt 9 § 6-7 eller skatten återbetalats enligt 13 § är skyldig att betala energiskatt om tillsynsmyndigheten beslutar att,

1. åtagandena enligt 14 eller 15 § lagen om program för energieffektivisering inte är uppfyllda, eller
2. återkalla godkännanden enligt 12, 17 eller 18 § lagen om program för energieffektivisering.

Den för vars räkning elektrisk kraft förs in till Sverige och den som utan att betala ersättning tar emot skattepliktig elektrisk kraft anses ha framställt den elektriska kraften

Med tillsynsmyndighet i andra stycket, 7 b § första stycket och 11 c § första stycket menas den myndighet som avses i 19 § lagen om program för energieffektivisering.

³⁶ Senaste lydelse 2004:1197.

Skattskyldig enligt första stycket 1 är inte den som framställer elektrisk kraft enbart i enlighet med 2 § första stycket 1 a och b. Bilaga 2

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för elektrisk kraft som har framställts före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna för promemorian

Efter remiss har yttranden över promemorian Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 lämnats av Kamrarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Kommerskollegium, Försvarsmakten, Tullverket, Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Statskontoret, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Energimarknadsinspektionen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Skogsstyrelsen, Statens jordbruksverk, Umeå universitet, Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, Fortum Sweden AB, Företagarna, Greenpeace, Hjelmcö Oil AB, IKEM, Jernkontoret, Lantbrukarnas riksförbund, Livsmedelsföretagen, Näringslivets Regelnämnd, Regelrådet, Skogsindustrierna, Skogsägarna, SveMin, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svensk Kollektivtrafik, Svensk Solenergi, Svensk Vindenergi, Svensk Vindkraftförening, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska FlygBranschen, Svenska Gjuteriföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet, Svenska Trädbränsleföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation, Sveriges kommuner och landsting, Sveriges Åkeriföretag.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Havs- och Vattenmyndigheten, Tillväxtanalys, Föreningen Svenskt Flyg, Kungliga Svenska Aeroklubben, Skärgårdarnas riksförbund, Skärgårdsstiftelsen, Svensk Elbrukarförening, Svenska Torvproducentföreningen, Sveriges Bergmaterialindustri, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Transportindustriförbundet, Världsnaturfonden WWF, Återvinningsindustrierna.

Därutöver har yttranden inkommit från Eskilstuna kommun, Magnus Nilsson Produktion, Harald Överholm, SEKAB, 2030-sekretariatet, Telge Energi AB, Erika Poskute, Diligenta, Exergetics Energisystemteknik AB, Klimatkommunerna, Anders Jangö, Promotion i Boo AB, Lena och Roland Lindström, Christer Brandberg, Ekonomistyrningsverket, Bostads AB Mimer, Sveriges Bussföretag, E.ON Sverige AB, Oberoende Elhandlare, Uppsala universitet, Energikontor Sydost AB, NSD Näringslivets skattedelegation, Bixia, Futura Energi, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Neste Oil, Akademiska Hus, Projekt Basindustririket, Norrvatten, HSB, Statens fastighetsverk, Solkompaniet, Motorbranschens Riksförbund, Stockholms stad, Shiplake AB, AOPA Sweden, Västra Götalandsregionen, Skanska, SACO, Ecergy AB, Hållbar utveckling Väst, Specialfastigheter Sverige AB, Richard Thygesen och Björn Karlsson, VärmlandsMetanol AB, Bilsweden, AB Bostaden i Umeå, EcoPar AB, Reversator AB, TransportGruppen, Näringslivets Transportråd, Vallacom AB, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, KTH, Fortifikationsverket, Axfood AB, Sollentuna Kommun.

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 11 kap. 2, 5, (7, 9 och 11–11 b §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 8 a §, av följande lydelse).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

2 §³⁷

Elektrisk kraft är inte skattepliktig om den

1. framställts i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft,

2. i annat fall framställts i Sverige av en producent som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt och som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft,

3. till lägre effekt än 50 kilowatt utan ersättning levererats av en producent eller en leverantör till en förbrukare som inte står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,

4. framställts och förbrukats på fartyg eller annat transport-medel,

5. förbrukats för framställning av elektrisk kraft, eller

6. framställts i ett reservkraftsaggregat.

1. framställts i Sverige

a) i en anläggning av mindre installerad generatoreffekt än 100 kilowatt

b) av någon som förfogar över en installerad generator-effekt av mindre än 100 kilowatt, och

c) inte har överförts till ett ledningsnät som omfattas av nät-koncesssion som meddelats med stöd av 2 kap. ellagen (1997:857),

2. till lägre effekt än 50 kilowatt utan ersättning levererats av en producent eller en leverantör till en förbrukare som inte står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,

3. framställts och förbrukats på fartyg eller annat transport-medel,

4. förbrukats för framställning av elektrisk kraft, eller

5. framställts i ett reservkraftsaggregat.

Vad som i första stycket 1 a respektive b anges om installerad generatoreffekt ska för elektrisk kraft som framställs från

a) vind eller vågor motsvaras av 250 kilowatt installerad

³⁷ Senaste lydelse 2005:960.

generatoreffekt,

b) sol motsvaras av 450 kilowatt installerad topp-effekt, och

c) annan energikälla utan generator motsvaras av 100 kilowatt installerad effekt.

När en producent eller en anläggning framställer elektrisk kraft från olika energikällor ska, vid bedömningen av förutsättningarna i första stycket 1 a respektive b, de installerade effekterna läggas samman. Vid sammanläggning ska de effekter som avses i andra stycket först räknas om till motsvarande 100 kilowatt installerad generator-effekt.

11 kap.

5 §³⁸

Skyldig att betala energiskatt (skattskyldig) är den som *i Sverige*

1. yrkesmässigt framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),

2. yrkesmässigt levererar av honom framställd skattepliktig elektrisk kraft eller av annan framställd elektrisk kraft (leverantör),

3. för annat ändamål än som avses i 9 § 1–5 säljer eller förbrukar elektrisk kraft, som förvärvats utan skatt mot försäkran enligt 11 §,

4. för annat ändamål än det som varit föremål för skattefriheten, säljer eller förbrukar elektrisk kraft för vilken avdrag för skatt gjorts enligt 9 § 7,

Skyldig att betala energiskatt (skattskyldig) är den som

1. *i Sverige* yrkesmässigt framställer skattepliktig elektrisk kraft (producent),

2. är nätinnehavare,

3. för annat ändamål än som avses i 9 § 1–5 använder elektrisk kraft, som överförs utan skatt mot försäkran enligt 11 §,

4. för annat ändamål än det som varit föremål för skattefriheten, använder elektrisk kraft för vilken avdrag för skatt gjorts enligt 9 § 7,

5. innehar ett elnät för vilket koncession inte meddelats och som via detta elnät för in elektrisk kraft till Sverige.

Den som godkänts att delta i ett program för energieffektivisering enligt 3 § lagen (2004:1196) om program för energieffektivisering och

³⁸ Senaste lydelse 2004:1197.

som förbrukat elektrisk kraft för vilken avdrag för skatt har gjorts enligt 9 § 6-7 eller skatten återbetalats enligt 13 § är skyldig att betala energiskatt om tillsynsmyndigheten beslutar att, Bilaga 4

1. åtagandena enligt 14 eller 15 § lagen om program för energieffektivisering inte är uppfyllda, eller

2. återkalla godkännanden enligt 12, 17 eller 18 § lagen om program för energieffektivisering.

Den för vars räkning elektrisk kraft förs in till Sverige och den som utan att betala ersättning tar emot skattepliktig elektrisk kraft anses ha framställt den elektriska kraften.

Med tillsynsmyndighet i andra stycket, 7 b § första stycket och 11 c § första stycket menas den myndighet som avses i 19 § lagen om program för energieffektivisering.

Skattskyldig enligt första stycket 1 är inte den som framställer elektrisk kraft enbart i enlighet med 2 § första stycket 1 a och b.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014 i fråga om 11 kap. 2 § och i övrigt den 1 januari 2015.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna för SOU 2013:46

Efter remiss har yttranden över betänkandet Beskattning av mikroproducerad el m.m. (SOU 2013:46) lämnats av Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Havs- och vattenmyndigheten, Statens jordbruksverk, Kungliga tekniska högskolan, Konkurrensverket, Statens energimyndighet, Regelrådet, HSB Riksförbund, Oberoende elhandlare, Svensk Energi, Svensk fjärrvärme, Svensk solenergi, Svensk vindkraftförening, Svenskt näringsliv, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Sveriges energiföreningars riksorganisation, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut.

Följande remissinstanser har inte svarat eller avstått från att lämna några synpunkter på förslaget om undantag från skatteplikt och förslaget om undantag från skattskyldighet: Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Falun, Domstolsverket, Konsumentverket, Boverket, Kommerskollegium, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Luleå tekniska universitet, Lunds universitet, Umeå universitet, Uppsala universitet, Sveriges lantbruksuniversitet, Elsäkerhetsverket, Energimarknadsinspektionen, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtverket, Affärsverket svenska kraftnät, Bostadsrätterna Sverige, Elmaterial Leverantörernas förening, Elöverkänsligas riksförbund, Energigas Sverige, Fastighetsägarna Sverige, Företagarna, Konsumenternas elmarknadsbyrå, Lantbrukarnas riksförbund, Nord Pool Spot, Riksbyggen, Svensk Elbrukarförening, Svensk vattenkraftförening, Svensk vindenergi, Naturskyddsföreningen, Sveriges Konsumenter, Villaägarnas riksförbund.

Därutöver har yttranden inkommit rörande förslaget om undantag från skatteplikt eller förslaget om undantag från skattskyldighet från Stockholms stad, Bixia, Fortum, EON, Exergetics Energisystemteknik AB, Bostads AB Mimer, Hedemora kommun, Askersunds kommun, Sollentuna kommun, Svenska Bioenergiföreningen, Kalmar Kommun, Hushållningssällskapet, Eskilstuna kommun, Sigtuna kommun.