

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Er ref Fi2025/00297

Vår ref 2025005

Remiss av promemorian Moderniserad beskattning av gaser

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått promemorian Moderniserad beskattning av gaser på remiss och har följande att anföra:

- Drivkraft Sverige tillstyrker förslag i promemorian om bredare energiskattemässig definitionen av biogas.
- Drivkraft Sverige tillstyrker att skattebefrielse införs för biogas som blandas in i andra uppvärmningsbränslen.
- Drivkraft Sverige tillstyrker övergripande att energibeskattningen av gaser föreslås baseras på energiinnehåll i stället för volym (naturgas, gasformig biogas, vätgas) och vikt (gasol, LBG).
- Drivkraft Sverige avstyrker del av strykning i LSE 2 kap 2 § som påverkar bensin och diesel.
- Drivkraft Sverige vill att lagstiftningen för gaser kompletteras med skälighetsregel för det fall det är svårt att veta energiinnehållet.
- Drivkraft Sverige anser att för den praktiska hanterbarheten vore det bra om det förtydligades att underlag för skattebefrielsen kan sammanställas i efterhand och att fördelningen kan ske genom avtal. Dvs genom en form av massbalansering.

Sammanfattning av förslagen

I promemorian föreslås att:

- Den energiskattemässiga definitionen av biogas ändras för att fler bränslen ska omfattas. Med biogas avses gasformiga bränslen som framställs av biomassa vilket minskar behovet av särregleringar.
- Skattebefrielse införs för biogas som blandas in i andra uppvärmningsbränslen inte bara när det används som ren biogas.
- Att skattesatserna för naturgas, gasol och andra gaser ska uttryckas som ören och tiondels ören per kilowattimme. Nuvarande beskattning föreslås i likhet med branschpraxis och andra regelverk för gasformiga bränslen utgå från energiinnehåll. Detta bedöms i promemorian vara förenligt med Energiskattedirektivet.

Drivkraft Sveriges synpunkter

En bredare definition av biogas

Drivkraft Sverige välkomnar att det införs en mer generell definition i energiskattelagstiftningen för biogena gaser som kan tillämpas på fler produkter eftersom detta förhållningsätt har bättre förutsättningar att framtidssäkra lagen för det fall nya produkter tillkommer eller ett nytt energiskattedirektiv beslutas.

Skattebefrielse införs för biogas som blandas in i andra uppvärmningsbränslen

Förslaget innebär att den andel bio-DME som blandas in i gasol som används för uppvärmning skattebefrias. Drivkraft Sverige välkomnar att det föreslås att skattebefrielse ska införas för biogas som blandas in i andra uppvärmningsbränslen. Det är generellt positivt att det i beskattningen tas hänsyn till om innehållet är av fossilt eller biogent ursprung.

När biogasol blandats med gasol och LBG blandats med LNG i ett lager går det inte att fastställa exakt hur stor andel av en viss utmatad volym som består av biogasol respektive LBG. Oavsett vilken fördelningsmetod som skattemässigt används är risken stor att den inte överensstämmer med den verkliga fördelningen i gasen. För den praktiska hanterbarheten vore det bra om det förtydligades att underlag för skattebefrielsen kan sammanställas i efterhand och att fördelningen kan ske genom avtal. Dvs genom en form av massbalansering. Möjliga alternativ baserade på lagerboken vore att tillåta en Först-in Först-ut-princip (FiFu), där det via införselar i lagerboken kan beräknas hur mycket som tagits in och baserat på volym som tagits ut sedan går att avräkna det äldsta först. Ett annat alternativ att överväga vore att i

lagerboken gör en omräkning baserat på införda volymer tillsammans med beräkning av sammanlagda volymer som redan fanns i utrymmet och sedan beräkna ett nytt värde vid varje ny införsel.

Beskattning av gaser utifrån energiinnehåll

Drivkraft Sverige ser övergripande positivt på att energibeskattningen av gaser föreslås baseras på energiinnehåll i stället för volym (naturgas, gasformig biogas, vätgas) och vikt (gasol, LBG). Förslagen leder till ett mer logiskt beskattningsförhållande mellan gaser.

Om energiskatt efter energiinnehåll även kunde utvidgas till att omfatta andra flytande bränslen skulle det möjliggöra en mer jämlik och logisk beskattning av tex biodrivmedel i bensin och diesel. Detta har dock hitintills bedömts svårförenligt med energiskattedirektivet och reglerna för statligt stöd. En övergång från beskattning av gasol per kg till per kWh är dock ett intressant första steg i detta.

Mot bakgrund av komplexiteten gällande beskattning av gaser bör det enligt vår uppfattning ändå införlivas någon form av säkerhetsventil för det fall energiinnehållet inte tillförlitligt kan bestämmas. En sådan säkerhetsventil skulle kunna modelleras i samma anda som 11 kap. 8 § tredje stycket i energiskattelagen (1994:1776) nämligen att:

- Om energiinnehållet i gas(erna) inte kan bestämmas tillförlitligt genom mätning ska det i stället beräknas efter vad som är skäligt.
- Skäligt skulle tex kunna vara en referens till ett schablonvärde för energiinnehåll i lagen om skatt på energi.

Ändring LSE 2 kap 2 § påverkar även bensin och diesel

I promemorian föreslås att LSE 2 kap 2 § ändras bland annat med avsikt att lägga till flygbensin och ta bort referenserna till naturgas som i stället föreslås beskattas efter energiinnehåll. Drivkraft Sverige tillstyrker att flygbensin läggs till.

Utöver detta stryks fler delar av paragrafen med hänvisning till att texten är överflödigt då bestämmelserna om skattskyldighetens inträde inte är kopplade till några civilrättsliga begrepp såsom t.ex. begreppen leverans eller köpare. Lydelsen i LSE 2 kap 2 § har varit oförändrad sedan den nya lagen om skatt på energi infördes (Prop. 1994/95:54). I regelverket från 1994 inträdde skattskyldigheten vid leveranstillfället till kund och inte, som i dag, vid utlastningstillfället från skatteupplaget, vilket kan

motivera strykning av delar av paragrafen. Drivkraft Sverige anser dock att för stor del av paragrafen stryks och vill att *"Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur får volymen räknas om till 15°C"* behålls i LSE 2 kap 2 §. Vid införandet (Prop. 1994/95:54 s.88) bedömdes att skattebeloppen i lagen fick anses motsvara volymen vid en bränsletemperatur av 15°C och en möjlighet att räkna om den skattepliktiga volymen till 15°C lades till som en möjlighet. Utan detta tillägg blir sannolikt innebörden i lagtexten ett krav på omräkning till 15°C (hädanefter "normaliter") alltid ska ske för samtliga bränslen och drivmedel. En sådan generell övergång riskerar att medföra stora kostnader för drivmedelsbranschen och samhället utan att generera någon påtaglig nytta. Eftersom Sverige tillämpar en säkerhetsmarginal ned till Energiskattedirektivets minimiskattenivåer (som är uttryckta i normaliter) borde det heller inte föreligga något hinder att i beskattningen fortsätta utgå från volymliter.

Temperaturmätning och därmed omräkning av det utlastade bränslet eller drivmedlet kan ske när en produkt lämnar ett centralt skatteupplag som tex en depå. Men bränslen får även flyttas på andra sätt under uppskovsförfarandet tex. från ett skatteupplag eller platsen för import till en direkt leveransplats, om denna plats i förväg har anmälts till den behöriga myndigheten. Skattskyldighet inträder först vid mottagandet på den direkta leveransplatsen. För att motsvarande temperaturomräkning ska kunna ske vid detta förfarande krävs temperaturmätare på tankbilar etc som inte är standard i dag. Eftersom bränsleleveranser under uppskovsförfarande kan ske på flera sätt där temperaturmätning i varje steg inte är givet innebär förslaget ett avsteg från vad som sker i dag och en ändring skulle ge konsekvenser som inte diskuteras i promemorian. Om förslaget tvingar fram en rutinmässig övergång till normaliter innebär det:

- Stora rutinändringar för många skattskyldiga drivmedelsleverantörer men delvis även för deras kunder.
- Temperaturmätare måste finnas som standard på tankbilar.
- Drivmedel som levereras till kund mäts i volymliter och det är också vad kunden vanligtvis betalar för. Beskattning enligt normaliter kan kräva uppdaterad hantering beroende på om temperaturen är högre eller lägre än 15°C grader vid leverans till kund.
- Ändringar av IT-system. Temperatur kan behöva ingå i transaktionsdata.
- Förändrade skatteintäkter och kostnader för konsumenter av bensin och diesel. Bränsleutvidgningskoefficienten för bensin och diesel kan antas vara 0,1% per grad¹.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:31980L1268>

Drivkraft Sverige välkomnar sammantaget och övergripande förslagen i promemorian men avstyrker alltså den föreslagna strykningen i LSE 2 kap 2 §.

Jessica Alenius
VD

Viktor Gunnarsson
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 3 april 2025