

Sammanfattning

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 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 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.

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 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 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
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 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,

2 Ändrad beskattning av drivmedel

2.1 Bakgrund

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 el 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 el 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 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 biobränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet). De biobränslen 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 bensin eller

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).

2.4 Omräkning av skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar

Promemorians 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 prognosticerade 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 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.

Promemorians bedömning: De senaste 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 2.3).

Bakgrund för promemorians förslag: 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 promemorians förslag: 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 promemoria 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 promemoria grundar sig på prognosticerade 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 2.1. 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 av 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 promemoria, se Tabell 2.4 i avsnitt 2.6.

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 promemoria omräknas utifrån prognosticerade 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 2.1 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.

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 två av vår generations största utmaningar att stoppa miljöförstörelsen och minska klimatutsläppen. Miljöpåverkan från transportsektorn ska minskas. 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 BNP-omräkning 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.

Sett över en längre tidperiod har BNP årligen nominellt ökat med omkring två procentenheter utöver den allmänna prisutvecklingen. I syfte att skapa ett enkelt, men ändå rättvisande schablonmässigt uttryckt mått på utvecklingen av BNP, föreslås därför att ett tillägg av två procentenheter till KPI-utvecklingen används vid den årliga omräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna på bensin och dieselbränsle. Det rör sig om energiprodukter som avses i 2 kap. 1 § 1, 2, 3 b och 7 LSE, dvs. bensin (inklusive flygbensin) och omärkt dieselbränsle. Den framtida utvecklingen av BNP bör dock följas.

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.

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 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 2.3).

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

4.3 Förvärvaren blir skattskyldig om bränslet förbrukas för privat ändamål

Promemorians förslag: Om bränsle förvärvas utan skatt eller med lägre skatt för att användas i skepp, båt 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. Andringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Skälen för promemorians 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 utgå. 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 sedan förbrukas i skepp, båt eller luftfartyg när dessa används för ändamål som inte föranleder skattebefrielse för bränslet. Detta bör gälla för både bränslen som omfattas av uppskovsförfarandet och bränslen som inte omfattas av uppskovsförfarandet, även om de senare bränslena bör vara mindre vanligt förekommande i dessa sammanhang. När det gäller luftfartyg aktualiseras behovet enbart beträffande flygfotogen (som är ett uppskovsbränsle), eftersom inget annat bränsle får levereras utan skatt in i luftfartyget. 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.

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

4.4 Konsekvensanalys

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 bränslekaraktär 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. Det är också 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 vissa kostnader för Skatteverket för anpassningar av system, blanketter, m.m. Detta merarbete bedöms kunna rymmas inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet.

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.

5 Förändrat undantag från skatteplikt för el

5.1 Bakgrund

5.1.1 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 (Elcertifikatsystemet beskrivs översiktligt under följande rubrik). Av dessa anläggningar är ca 1 700 vindkraftsanläggningar (ca 2 000 verk). Dess förväntade årliga produktion är 14 TWh. Det största reella bidraget stod vindkraften för med ca 73 procent. Den biobränslebaserade elproduktionen bidrog med ca 22 procent och vattenkraften med ca 5 procent.

Den förnybara elproduktionen inom elcertifikatsystemet ökade i Sverige med 2,5 TWh 2013, jämfört med året innan. Solelanläggningar stod för den största procentuella ökningen med 86 procent, vilket mot-

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 förslagen i avsnitt 2 om ändrad beskattning av drivmedel.

Eftersom skattesatserna för 2016 genom förslag i denna proposition omräknas utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen under perioden fram till och med juni 2015, flyttas den KPI-omräkning som sker med stöd av paragrafens *första stycke* för samtliga fossila bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket fram och görs först inför kalenderåret 2017.

Av det nya *andra stycket* framgår att för vissa fossila bränslen görs även en omräkning av skattesatserna som beaktar utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP). De bränslen som omfattas är bensin, omärkt dieselbränsle och flygbensin, dvs. energiprodukter som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7. Omräkningen enligt *andra stycket* sker utöver den KPI-omräkning som sker enligt *första stycket* och sker på sätt som närmare beskrivs i stycket.

De skattebelopp som framräknas enligt första och andra styckena avrundas till hela kronor och ören (se paragrafens *tredje stycke*). Detta innebär att belopp enligt första stycket respektive *andra stycket* avrundas var för sig.

9 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 4 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 används 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 föränleds av förslaget i avsnitt 4 om märkt olja i båtar.

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 för att användas i skepp, båtar eller luftfartyg. Om skeppet, båten eller luftfartyget 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 förbrukas i luftfartyget och detta används för fritidsändamål eller för flygningar av ett företag i den egna verksamheten, som inte sker mot ersättning, kan *punkten 10* tillämpas.

12 §

Ändringen föränleds av förslaget i avsnitt 4 om märkt olja i båtar.

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 för att användas i 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 föränleds av förslaget i avsnitt 4 om märkt olja i båtar.

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 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 3 om höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom vissa sektorer.

I *punkten 9 b* regleras skattebefrielse för vissa bränslen som förbrukas för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. Omfattningen av befrielsen är beroende av om förbrukningen sker i en anläggning som omfattas av utsläppshandelssystemet eller på annat ställe. Befrielsen gäller endast i den mån skattebefrielse inte följer av tidigare punkter.

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. Befrielsen gäller endast i den mån skattebefrielse inte följer av tidigare punkter. Ändringen i punkter 9 b, 10 och 11 innebär att nedsättningen av koldioxidskatten slopas vid användning för dessa ändamål varefter koldioxidskatt tas ut enligt den generella koldioxidskattenivån.

2 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 3 om höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen inom vissa sektorer.

I *första stycket* regleras skattebefrielse för råttallolja 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 råttallolja för ändamål som avses i 6 a kap. 1 § 9 b–11 motsvarar nivån för skattebefrielsen för bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a LSE när det används för sådant ändamål.