

**Finansdepartementet***Skatte- och tullavdelningen***Remiss av regeringskansliets promemoria om ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel**

Remissinstanser:

1. Förvaltningsrätten i Falun
2. Skatteverket
3. Konjunkturinstitutet
4. Naturvårdsverket
5. Trafikverket
6. Transportstyrelsen
7. Statens energimyndighet
8. BIL Sweden
9. Hjelmcö Oil AB
10. Lantbrukarnas Riksförbund
11. Naturskyddsföreningen
12. Regelrådet
13. Skogsindustrierna
14. Svensk Kollektivtrafik
15. Svenska Bioenergiföreningen
16. Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet
17. Svenskt Näringsliv
18. Sveriges Åkeriföretag
19. WWF

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast måndagen den 31 augusti 2015 kl. 12.00**. Svaren bör lämnas både på papper och per e-post till fi.registrator@regeringskansliet.se. Det elektroniska yttrandet bör lämnas i wordformat. Vi skulle uppskatta om filnamnet är remissinstansens nummer i remisslistan ovan följt av remissinstansens namn.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Frågor under remisstiden besvaras av:

Anna Wallentin, 08-405 25 90, anna.wallentin@regeringskansliet.se eller

Viktor Gunnarsson, 08-405 41 57,

viktor.gunnarsson@regeringskansliet.se



Agneta Bergqvist

Departementsråd

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

Ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel

Augusti 2015

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

Inför budgetpropositionen för 2016 är det angeläget att skatteförslag kan förberedas genom remittering och, i förekommande fall, lagrådsgranskning. 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.

Regeringen har den 25 juni 2015 beslutat lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016. I lagrådsremissen föreslås bl.a. ändringar av beskattningen av vissa drivmedel som ska träda i kraft den 1 januari 2016. I syfte att möjliggöra finansiering av angelägna reformer föreslås i denna promemoria ytterligare höjningar av energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle, utöver vad som föreslås i lagrådsremissen.

Förslaget föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi och föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	2
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
3	Bakgrund.....	8
3.1	Dagens EU-rättsliga och svenska regler	8
3.2	Överkompensation och annat om EU:s statsstödsregler	9
4	Ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel	10
5	Konsekvensanalys	13
5.1	Inledning.....	13
5.2	Offentligfinansiella effekter	13
5.3	Effekter för hushållen och företagen	14
5.4	Effekter för måluppfyllelse och miljö.....	15
5.5	Effekter för myndigheter och domstolar.....	15
6	Författningskommentarer	16
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	16

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § och 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagrådsremiss av den 25 juni 2015

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	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 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,	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 de- stillat 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 eller inte tillhör någon miljöklass	2 733 kr per m ³	3 210 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 motor- drivet fordon, far- tyg 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
			1 089 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 motor- drivet fordon, far- tyg 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
			937 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

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	3 kr 72 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 31 öre per liter	
	– alkylatbensin	1 kr 93 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 52 öre per liter	
	b) miljöklass 2	3 kr 75 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 34 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 53 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 12 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,	846 kr per m ³	3 204 kr per m ³	4 050 kr per m ³	
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig				
	miljöklass 1	2 355 kr per m ³	3 204 kr per m ³	5 559 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 634 kr per m ³	3 204 kr per m ³	5 838 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 779 kr per m ³	3 204 kr per m ³	5 983 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	3 370 kr per 1 000 kg	3 370 kr per 1 000 kg 4 457 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	2 399 kr per 1 000 m ³	2 399 kr per 1 000 m ³ 3 334 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	643 kr per 1 000 kg	2 788 kr per 1 000 kg	3 431 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 75 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 34 öre per liter

*Lydelse enligt lagrådsremiss av Föreslagen lydelse
den 25 juni 2015*

6 a kap.

2 a §

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.

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 1 430 kronor per kubikmeter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3 Bakgrund

3.1 Dagens EU-rättsliga och svenska regler

3.1.1 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 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.

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. Bestämmelser om sådana skattelättnader för flytande biodrivmedel finns i 7 kap. 3 a, 3 c och 3 dd § LSE. För en närmare redogörelse av dessa bestämmelser hänvisas till avsnitt 4.1.1 i lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016, som beslutades av regeringen den 25 juni 2015.

Befrielse medges från koldioxidskatt med 900 kronor per kubikmeter för dieselbränsle som förbrukas inom yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar, se 6 a kap. 2 a § LSE.

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, Celex 32003L0096).

3.2 Överkompensation och annat om EU:s statsstödsregler

Både koldioxidskatten och energiskatten kan inrymmas inom 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), 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 stimulans effekt, 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.

För en närmare redogörelse av statsstödsreglerna och dess tillämpning på de svenska reglerna om beskattning av biodrivmedel, se avsnitt 4.1.2 i lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016, som beslutades av regeringen den 25 juni 2015.

4 Ytterligare skattehöjningar på vissa drivmedel

Promemorians förslag: Utöver de förslag om höjning av energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle som lagts fram av regeringen i den lagrådsremiss som beslutades den 25 juni 2015, höjs energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle med ytterligare 4 öre per liter för bensin och med 5 öre per liter för dieselbränsle. Befrielsen från koldioxidskatt för dieselbränsle i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökas vidare med ytterligare 5 öre per liter till 143 öre per liter.

Indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen görs för 2016 genom ändringar i skattesatserna i lagen om skatt på energi. Omräkningen grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) mellan juni 2014 och juni 2015.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016.

Bakgrunden till förslaget: I lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016, som regeringen beslutade den 25 juni 2015, föreslås bl.a. höjningar av energiskatten på fossil bensin med 44 öre per liter och fossilt dieselbränsle med 48 öre per liter. Vidare föreslås i lagrådsremissen en kompensering för skattehöjningen på dieselbränsle för jord- och skogsbruket genom att befrielsen från koldioxidskatten på sådant bränsle ökas från 90 till 138 öre per liter. I lagrådsremissen görs indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen för 2016 genom ändringar i skattesatserna i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Omräkningen grundar sig på prognostiserade förändringar i konsumentprisindex (KPI) mellan juni 2014 och juni 2015.

Skälen för promemorians förslag: Staten har för närvarande ett stort budgetunderskott. Genom att ytterligare höja beskattningen av fossila drivmedel skapas möjligheter att finansiera satsningar inom försvaret samt andra viktiga reformer som exempelvis satsningar på järnvägen och annan infrastruktur samtidigt som skattesystemets miljöstyrande effekt stärks. Energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle bör därför höjas med 4 öre per liter för bensin och med 5 öre per liter för dieselbränsle utöver de höjningar som förslagits i lagrådsremissen av den 25 juni 2015.

Med hänsyn till den utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruksnäringarna för närvarande befinner sig i föreslår regeringen i nämnda lagrådsremiss, att dessa näringar kompenseras för den skattehöjning av dieselbränsle som föreslås där. På motsvarande sätt bör näringarna kompenseras för den nu föreslagna ytterligare skattehöjningen för dieselbränsle. Den procentuella energiskattebefrielsen för dieselbränsle som används i viss gruvindustriell verksamhet påverkas inte, på grund av avrundning vid beräkning av den procentuella nedsättningen, av den ytterligare skattehöjning som nu föreslås (jfr avsnitt 5.2 i lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen).

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 LSE. I denna promemoria och i lagrådsremissen av den 25 juni 2015 föreslås ändringar av vissa energiskattesatser. 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. I lagrådsremissen som regeringen beslutade den 25 juni 2015 grundar sig omräkningen på prognostiserad förändring i KPI mellan juni 2014 och juni 2015 då den faktiska KPI-förändringen under perioden inte var känd. Enligt prognosen i lagrådsremissen skulle index under perioden minska med 0,26 procent. Eftersom KPI-förändringen under perioden nu är känd grundar sig omräkningen i denna promemoria i stället på faktiska förändringar i konsumentprisindex mellan juni 2014 och juni 2015. Den faktiska förändringen av KPI under perioden har minskat ytterligare jämfört med prognosen för förändringen av KPI som användes i lagrådsremissen. Faktiskt index har under perioden minskat med 0,44 procent. Omräkning enligt faktiskt index av energi- och koldioxidskattesatserna för vissa bränslen redovisas i tabell 4.1. I tabellen redovisas även de föreslagna ändringarna av energiskattesatserna på bensen och dieselbränsle och de totala ändringarna av skattesatserna inklusive KPI-justeringen för 2016. Utöver de förslag om höjning av energiskatten på fossil bensen och fossilt dieselbränsle som lagts fram av regeringen i lagrådsremiss av den 25 juni 2015, höjs således energiskatten på fossil bensen och fossilt dieselbränsle med ytterligare 4 öre per liter för bensen och med 5 öre per liter för dieselbränsle. 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.

Tabell 4.1 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	48 ²	46
Dieselbränsle, miljöklass 1, öre/l	-1,4	-0,8	53 ³	50,8
Eldningsolja, kr/m ³	-14	-4	0	-18
Naturgas, drivmedel ⁴ kr/1000 m ³	-10	0	0	-10

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

²Varav 4 öre/liter avser ytterligare ändringar enligt denna promemoria.

³Varav 5 öre/liter avser ytterligare ändringar enligt denna promemoria.

⁴Ingen energiskatt tas ut på naturgas för drivmedelsanvändning.

Det är angeläget att skatteregler och åtgärder är hållbara och försvarbara i ett EU-rättsligt perspektiv. Befrielsen från hela koldioxidskatten och hela eller delar av energiskatten för biodrivmedel utgör statsstöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Sverige kan inte fatta beslut om en utformning av beskattningen av biodrivmedel som innefattar statsstöd utan att stödet har godkänts av kommissionen. För att kommissionen ska kunna godkänna stödet krävs att stödordningen uppfyller kraven i energi- och miljöstödsriktlinjerna. Detsamma gäller ändringar av skattereglerna som innebär ett ökat stöd till biodrivmedlen. En höjning av energibeskattningen på de fossila alternativen ökar risken för överkompensation för de skattebefriade biodrivmedlen.

Ingen förändring av den procentuella skattebefrielsen för biodrivmedel föreslås i denna promemoria vilket kan öka risken för överkompensation något. Förslaget får dock ändå effekt på energiskattens storlek på hög- och låginblandad Fame (fettsyrametylester) samt hög- och låginblandad etanol eftersom avdragsrätten för dessa biodrivmedel utgår i form av procentuella avdrag från de fossila drivmedlens energiskatt. Energiskattens storlek på vissa biodrivmedel blir således högre när energiskatten på bensin och dieselbränsle höjs. Detta tillsammans med att den föreslagna förändringen av energiskatten på bensin och dieselbränsle

är liten gör efter avrundning att ingen förändring av den procentuella skattebefrielsen för biodrivmedel är nödvändig jämfört med lagrådsremissen.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap 1 § och 6 a kap. 2 a § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016 och tillämpas från och med detta datum.

5 Konsekvensanalys

5.1 Inledning

Förslaget om ytterligare höjningar av skatten på fossil bensin- och dieselbränsle medför likartade konsekvenser som tidigare beskrivits i lagrådsremissen Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016. Denna ytterligare höjning är dock mindre än tidigare föreslagna höjningar, varför även konsekvenserna blir mindre omfattande. Energiskatten för dieselbränsle, miljöklass 1, uppgår 2015 till 1 833 kronor per kubikmeter. Förslaget i denna promemoria innebär tillsammans med förslagen i lagrådsremissen samt med KPI-justering av skattesatserna för 2016 en höjning till 2 355 kronor per kubikmeter. Förslaget i promemorian föranleder inte några förändringar av den procentuella skattebefrielsen från energiskatt för biodrivmedel i dieselbränsle jämfört med lagrådsremissen men innebär för Fame (fettsyrametylester) som låginblandas i dieselbränsle ytterligare ökad energiskatt med 46 kronor per kubikmeter. För höginblandad Fame innebär förslaget att energiskatten ökar med ytterligare 25 kronor per kubikmeter.

Energiskatten för bensin, miljöklass 1, uppgår 2015 till 3,25 kronor per liter. Förslaget i denna promemoria innebär tillsammans med förslagen i lagrådsremissen och KPI-justering av skattesatserna för 2016 en höjning till 3,72 kronor per liter. Förslaget i promemorian föranleder inte några förändringar av den procentuella skattebefrielsen från energiskatt för biodrivmedel i bensin jämfört med lagrådsremissen men innebär för både låginblandad etanol och etanol i E85 att energiskatten höjs med 0,01 kronor per liter.

5.2 Offentligfinansiella effekter

Förslagen bedöms sammantaget öka skatteintäkterna med ytterligare 0,35 miljarder kronor 2016. Effekterna mer i detalj och över tid samt brutto och varaktigt effekt redovisas i Tabell 5.1 nedan.

Tabell 5.1 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 0,05 kr/l	0,24	0,21	0,19	0,19	0,20	0,22
Höjd energiskatt på bensin med 0,04 kr/l	0,12	0,14	0,12	0,12	0,13	0,13
Ökad befrielse av koldioxidskatt för dieselbränsle inom jord- och skogsbruk	-0,02	-	-	-	-	-0,02
Höjd energiskatt på biodrivmedel	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Totalt	0,35	0,35	0,31	0,31	0,33	0,35

Anm: Beloppen är avrundade och summerar inte alltid.

5.3 Effekter för hushållen och företagen

Förslagen påverkar priset vid pump för bensin, dieselbränsle och vissa höginblandade biodrivmedel 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. Priseffekten 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 0,06 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. För bensin med fem procents inblandning av etanol väntas priset stiga med 0,05 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. Pumppriset på ren Fame förväntas öka med 0,03 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. E85 med 15 procent bensin och 85 procent etanol förväntas genom förslaget bli 0,02 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).

Hur hushållen påverkas beror på 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. Sammantaget innebär förslaget högre kostnader för

många hushåll. För en gensomsnittlig privatbilist som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattehöjningen på bensin respektive dieselbränsle ökade kostnader med ytterligare ungefär 60 kronor per år 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. Hur åkerinäringen påverkas 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.

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.

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 påverka män något mer. Förslagen bedöms också påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna.

5.4 Effekter för måluppfyllelse och miljön

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 något. Högre energiskatter kan även medföra ökade incitament för fordonsägare att välja energieffektiva fordon, vilket kan medföra ytterligare minskade koldioxidutsläpp.

5.5 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslagen innebär, i förhållande till det förslag som presenterades i den lagrådsremiss som beslutades av regeringen den 25 juni 2015, ändrade energiskattesatser för bensin och dieselbränsle samt att indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen baseras på faktiska förändringar i konsumentprisindex mellan

juni 2014 och juni 2015 i stället för prognostiserade. Inga ytterligare kostnader för Skatteverket med anledning av förslagen i denna promemoria bedöms därför uppkomma. Förslagen bedöms inte heller påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

6 Författningskommentarer

6.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2016 till följd av förslaget anges i punkterna 1, 2, 3 b och 7 av tabellen i paragrafens *första stycke*.

6 a kap.

2 a §

Paragrafen reglerar koldioxidskattelättnader för dieselbränsle som förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Koldioxidskattebefrielsen ökas genom förslaget till 1 430 kronor per kubikmeter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2016 och tillämpas fr.o.m. detta datum. Vidare gäller att äldre bestämmelser fortfarande ska gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.