

## 8 Sänkt energiskatt för blyfri flygbensin

### 8.1 Bakgrund

*Dagens EU-rättsliga och svenska regler m.m.*

Lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, reglerar skatter på bränslen och el. Skattereglerna är anpassade till energiskattedirektivet<sup>1</sup>. 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. Det finns i direktivet en rad möjligheter, och i vissa fall skyldigheter, för medlemsstaterna att medge skattelättnader. Energiskattedirektivet tillåter bl.a. i artikel 5 att medlemsstaterna tillämpar differentierade skattesatser, förutsatt att skattesatserna är direkt kopplade till produktens kvalitet och att medlemsstaterna iakttar minimiskattenivåerna i direktivet. Vidare följer skattebefrielse för energiprodukter som levereras för användning som flygbränsle för annan luftfart än privat nöjesflyg av artikel 14.1 b i energiskattedirektivet.

Nedsättning av eller befrielse från skatterna kan vara utformade så att åtgärderna definitionsmässigt utgör statsstöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget. Kommissionen har under 2008 antagit gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd, förkortat miljöstödsriktlinjerna. Detta regelverk kan aktualiseras t.ex. vid stödåtgärder i form av befrielse från miljörelaterade skatter som koldioxidskatt och energiskatt.

Flygbensin är skattepliktig enligt 1 kap. 2 § LSE. Beloppet på den energiskatt och koldioxidskatt som ska betalas anges i 2 kap. 1 § LSE. För bensin anges olika skattebelopp beroende på vilken miljöklass bränslet uppfyller. Miljöklasserna definieras i drivmedelslagen (2011:319), där det finns två miljöklasser för bensin. Bensin måste minst uppfylla kraven för miljöklass 2 för att få saluföras på den svenska marknaden. Flygbensin omfattas dock inte av definitionen av bensin i drivmedelslagen och av den anledningen kan varken blyad eller blyfri flygbensin uppfylla kraven för miljöklass 1 eller 2. Detta leder till att den beskattas som ”annan bensin” enligt 2 kap. 1 § LSE 2. Skattebeloppet är därmed detsamma oavsett om flygbensinen är blyad eller blyfri.

Om flygbensinen förbrukats i luftfartyg, när luftfartyget inte använts för privat ändamål, medger beskattningsmyndigheten, efter ansökan, återbetalning av skatten (se 9 kap. 3 § 4 LSE). Det är således endast förbrukning av flygbensin för privat ändamål som rent faktiskt träffas av energiskatt och koldioxidskatt.

#### *Miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö*

Riksdagen har beslutat om miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö, som innebär att miljön ska vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska

<sup>1</sup> 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).

mångfalden. Målet ska vara uppnått senast 2020. Bakgrunden till målet redovisades i kapitel 4 i propositionen Kemikaliestrategi för giftfri miljö<sup>2</sup>. I budgetpropositionen för 2013 bedömde dock regeringen att det inte är möjligt att nå miljö kvalitetsmålet Giftfri Miljö till 2020 med i dag beslutade eller planerade styrmedel. Som en följd av detta har regeringen fastställt preciseringar som bl.a. innebär att användningen av särskilt farliga ämnen så långt som möjligt ska ha upphört 2020.

För att minska användningen av och på sikt fasa ut särskilt farliga ämnen har regeringen även antagit etappmål för att nå en Giftfri Miljö. Kvicksilver, kadmium och bly kan orsaka mycket allvarliga skador på människors hälsa och miljön och räknas därmed till dessa särskilt farliga ämnen.

### *Inverkan av bly på människor och miljö*

Bly är en icke essentiell metall. Skadligheten hos blyjonen är känd sedan lång tid och väldokumenterad. Blyjonen är reproduktionstoxisk, dvs. påverkar fertiliteten och kan skada fostrets utveckling. Blyföreningar, t.ex. blyacetat, är klassificerade som misstänkt cancerframkallande. Kemiska ämnen som kan frisätta blyjoner till miljön är också klassificerade som mycket giftiga för vattenlevande organismer och kan orsaka skadliga långtidseffekter i vattenmiljön.

Redan vid låg exponering kan bly skada nervsystemet och medföra försämrade intellektuell utveckling och prestationsförmåga. Foster och små barn är speciellt känsliga. Särskilt när hjärnan utvecklas hos foster och små barn är känsligheten stor. Andra effekter är högt blodtryck och ökad förekomst av hjärt- och kärlsjukdomar hos vuxna. Det bly som ingår i bensin är organiska blyföreningar som innebär en större hälsorisk än oorganiskt bly genom att det snabbt går in i blodet via inandningsluften och även små mängder kan påverka hjärna och nervsystem hos människor och djur.

### *Användning av flygbensin*

Flygbensin används i flygplan med kolvmotorer. Det är främst fråga om mindre flygplan inom det lättare, icke kommersiella flyget.

2008 fanns det ca 2 000 registrerade luftfartyg inom det lättare, icke kommersiella flyget i Sverige (vikt max 2 000 kg, en eller två motorer) som till övervägande del drivs med flygbensin. Under senare år har det blivit populärt med ultralätta flygplan som drivs med flygbensin och har en lägre bränsleförbrukning än traditionella flygplan.

Den i Sverige och övriga världen vanligt förekommande flygbensinen AVGAS 100 LL innehåller upp till 0,56 gram bly per liter bränsle. Blyfri flygbensin tillverkas endast av ett fåtal producenter i Europa.

Den totala förbrukningen av flygbensin i Sverige, för såväl kommersiellt som privat ändamål, uppgick 2012 till omkring tre miljoner liter.

<sup>2</sup> Prop. 2000/01:65, bet. 2000/01: MJU15, rskr. 2000/01:269.

### *Tidigare regeringsuppdrag om miljöklass för blyfri flygbensin*

Regeringen gav den 11 juni 2009 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa en svensk miljöklass för blyfri flygbensin<sup>3</sup>. I sin redovisning till regeringen den 15 december 2009 bedömde Transportstyrelsen att en svensk miljöklass för blyfri flygbensin inte borde införas i den svenska lagstiftningen. Anledningen var bl.a. att den eventuella miljönyttan skulle kunna ätas upp av möjligheten att få fler flygtimmar för samma peng samt risken att vissa kommuner/flygplatser endast skulle tillhandahålla blyfritt flygbränsle. Regeringen såg dock ändå flera positiva hälso- och miljöeffekter och uppdrog mot den bakgrunden den 4 mars 2010 åt Transportstyrelsen att ta fram ett förslag till en specifikation för en svensk miljöklass för blyfri flygbensin<sup>4</sup>. Uppdraget redovisades genom att Transportstyrelsen den 28 augusti 2010 inkom med förslag på skatteklass för blyfritt flygbränsle baserat på två olika bränslestandarder, med tilläggskrav för andelen tillåtet bly.

## 8.2 Överväganden och förslag

**Promemorians förslag:** Energiskatten för flygbensin som används för privat ändamål och som har en blyhalt om högst 0,005 gram per liter, sänks till 3 kronor och 16 öre per liter.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2014.

**Skälen för promemorians förslag:** Av den flygbensin som används i Sverige är endast ca 10 procent blyfri. Utsläppen av bly från flygbensin uppgick 2011 till 2,1 ton. De totala utsläppen av bly till luft uppgick 2011 till 13,2 ton. Det innebär att flygbensin står för ca 16 procent av Sveriges utsläpp av bly till luft. Ett viktigt skäl till att flygbensinen utgör en så stor utsläppskälla för bly beror på att nästan all bensin till vägtrafiken som säljs i Sverige numera är blyfri.

Utsläppen av bly kan leda till skador på människor och miljö. Det bly som ingår i bensin utgörs av organiska blyföreningar. Dessa innebär en större hälsorisk än oorganiskt bly genom att de snabbt går in i blodet via inandningsluften och även små mängder kan påverka hjärna och nervsystem hos människor och djur. Ny forskning har visat att det inte finns något nedre gränsvärde för när bly inte längre har någon påverkan på barns hälsa. Redan vid mycket låg exponering kan bly påverka barnens neurologiska utveckling med t.ex. inlärningssvårigheter som följd. Den största exponeringen för bly hos invånare inom EU sker via mat och vatten. Bly försvinner långsamt ur kroppen. Halveringstiden från blod är ca 30 dagar. Det innebär att den mängd bly som tillförs via kosten leder till en viss kvarvarande halt bly i blodet och därmed påverkan på barns utveckling. Så länge det finns en fortsatt tillförsel av bly från utsläpp till luft kommer exponeringen via födan att fortsätta.

Regeringen har fastställt preciseringar av bland miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö som innebär att användningen av bly och andra särskilt

<sup>3</sup> Regeringsuppdrag om miljöklass för blyfri flygbensin (M2009/1268/Mk).

<sup>4</sup> Regeringsuppdrag om miljöklass för blyfri flygbensin (M2010/1523/Mk).

farliga ämnen så långt som möjligt ska ha upphört 2020. För att minska användningen av bly och därigenom bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålet Giftfri Miljö, bör energiskatten sänkas för flygbensin med mycket låga blyhalter, så kallad blyfri flygbensin.

Flygbensin omfattas inte av definitionen av bensin i drivmedelslagen (2011:319) och det bedöms av den anledningen inte lämpligt att i drivmedelslagen införa den nya miljöklass för flygbensin som Transportstyrelsen föreslagit i redovisningen av regeringsuppdraget om miljöklass för blyfri flygbensin (M2010/1523/Mk). En lägre energiskatt för blyfri flygbensin åstadkoms istället lämpligen genom ändringar i LSE. Eftersom flygbensin inte omfattas av definitionen av bensin i drivmedelslagen kan varken blyad eller blyfri flygbensin uppfylla kraven för bensin i miljöklass 1 eller 2 och det finns därför inga skäl att under punkten 1 i 2 kap. 1 § LSE inkludera flygbensin (KN-nr 2710 11 31). Både blyad och blyfri flygbensin beskattas därmed som ”annan bensin” under punkten 2 i 2 kap. 1 § LSE. För att möjliggöra en sänkning av energiskatten på blyfri flygbensin bör en ny energiskattesats för sådan flygbensin som används för drift av luftfartyg införas genom en ny punkt 7 i 2 kap. 1 § LSE. Utgångspunkten bör vara en energiskatt i nivå med den som gäller för bensin som uppfyller krav för miljöklass 2, dvs. 3 kronor och 16 öre per liter. Eftersom gränsvärdet för bly är 0,005 gram per liter i både miljöklass 1 och miljöklass 2 bensin enligt specifikationerna i drivmedelslagen (2011:319), är det lämpligt att använda samma gränsvärde för den blyfria flygbensin som föreslås erhålla sänkt energiskatt.

Blyad och blyfri flygbensin distribueras i dag vanligen i samma tankbilar. Detta medför att det finns risk för kontaminering av bly även till den blyfria kvaliteten. Ett gränsvärde på 0,005 gram bly per liter ger en marginal för risken för kontaminering av bly vid distributionen.

Energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att tillämpa differentierade skattesatser, förutsatt att skattesatserna är direkt kopplade till produktens kvalitet och att medlemsstaterna iakttar minimiskattenivåerna i direktivet. Dessa krav uppfylls genom förslaget. Förslaget bedöms inte vara av sådan beskaffenhet att en anmälan till EU-kommissionen för statsstödsprövning aktualiseras.

Förslaget bedöms inte föranleda behov av anmälan till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter<sup>5</sup>.

### *Lagförslag*

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 1 § LSE samt 2 kap. 1 § i dess lydelse enligt lagen (2012:681) om ändring i lagen (2010:1823) om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i LSE.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2014. Förslaget till lag om ändring i lagen (2012:681) om ändring i lagen (2010:1823) om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i LSE ändrar redan beslutade lagändringar med ikraftträdande den 1 januari 2015.

<sup>5</sup> EUT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034.

## 8.3 Konsekvensanalys

### *Offentligfinansiella effekter*

I propositionen Beskattning av flygbränsle för privat ändamål<sup>6</sup> beräknades statens ökning av skatteintäkter med anledning av den nya beskattningen av flygbensin för privatändamål uppgå till 15 miljoner kronor per år. Beräkningen baserades utifrån att mängden förbrukad flygbensin 2006 var 2,5 miljoner liter för privat ändamål och antagandet att blyfri flygbensin stod för ca 10 procent av förbrukningen. Med utgångspunkt från statistik från SCB görs bedömningen att mängden flygbensin för privata ändamål uppgår till ca 2 miljoner liter 2014. För 2014 beräknas preliminärt skatteintäkterna minska med ca 1 miljon kronor. Beräkningen baseras på att energiskatten sänks med 0,75 kronor per liter blyfri flygbensin för privat ändamål och att denna flygbensin bedöms stå för 60 procent av förbrukningen 2014. Varaktigt beräknas skatteintäkterna minska med ca 2 miljoner kronor, när all flygbensin för privat ändamål är blyfri.

### *Effekter för miljön*

Utsläppen av bly från flygbensin uppgick 2011 till 2,1 ton. Förslaget om att sänka energiskatten för flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter bedöms leda till en minskad användning av blyhaltig flygbensin och därmed färre människor som exponeras för bly. En total övergång till blyfri flygbensin skulle således minska utsläppen av bly till luft med ca 2 ton. Förslaget bedöms särskilt minska lokal exponering av bly för boende i närheten av flygplatser.

### *Effekter för myndigheter och domstolar*

Förslaget kan komma att medföra vissa kostnader för Skatteverket för anpassningar av system och blanketter m.m. Dessa kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet. Förslagen bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

<sup>6</sup> Prop. 2007/08:122, bet. 2007/08:SkU28, rskr 2007/08:164.

skattskyldig även efter ikraftträdandet utan att det behövs någon ytterligare åtgärd.

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

### 2 kap.

#### 1 §

Flygbensin omfattas inte av definitionen av bensin i drivmedelslagen (2011:319). Av den anledningen kan varken blyad eller blyfri flygbensin uppfylla kraven för bensin i miljöklass 1 eller bensin i miljöklass 2. Hänvisningen till flygbensin (KN-nr 2710 11 31) bör därför tas bort från *punkten 1* i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Ändringen av *punkten 2* medför att blyad och blyfri flygbensin faller in under ”annan bensin”, förutsatt att blyfri flygbensin inte faller in under den nya *punkten 7*. Blyad flygbensin eller blyfri flygbensin som används för annat ändamål än för drift av luftfartyg faller alltså in under *punkten 2*. Genom den nya *punkten 7* får flygbensin som används för drift av luftfartyg och som innehåller högst 0,005 gram bly per liter en lägre energiskatt. Flygbensin med en högre blyhalt än 0,005 gram per liter faller in under *punkten 2*.

Regeringen ska, enligt vad som följer av 2 kap. 1 b § LSE, före november månads utgång 2013, fastställa de skattebelopp som ska tas ut för kalenderåret 2014 efter en indexomräkning av de skattebelopp som anges i 2 kap. 1 § LSE. Den nya *punkten 7* träder i kraft den 1 januari 2014. Detta är alltså efter att regeringen under november 2013 fastställt de nya, indexomräknade beloppen för skattesatserna i 2 kap. 1 § LSE i dess lydelse detta lagrum hade vid tiden för regeringens fastställande. Följaktligen kommer skattebeloppen i *punkten 7* inte att omfattas av indexomräkningen som sker för 2014. För flygbensin enligt *punkten 7* gäller alltså för 2014 de skattebelopp som anges i 2 kap. 1 § i dess lydelse enligt lagförslag 2.2. För övriga bränslen enligt *punkterna 1 – 6* gäller för 2014 dock de skattebelopp som regeringen kommer att ange i den indexeringsförfordning som utfärdas innan november månads utgång 2013. För 2015 gäller för samtliga bränslen enligt 2 kap. 1 § de skattebelopp som anges i lagrummet i dess lydelse enligt lagförslag 2.6. För kalenderåret 2016 och framåt sker indexomräkning enligt 2 kap. 1 b § LSE.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Ändringarna i LSE träder i kraft den 1 januari 2014 och tillämpas från detta datum. Förslaget till lag om ändring i lagen (2012:681) om ändring i lagen (2010:1823) om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i LSE förändrar redan beslutade lagändringar med ikraftträdande den 1 januari 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.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

#### **2 kap.**

##### **1 §<sup>1</sup>**

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 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 13 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	3 kr 90 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 66 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 91 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 41 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,	817 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	3 910 kr per m <sup>3</sup>
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 762 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	4 855 kr per m <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Senaste lydelse SFS 2012:680.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 2	2 031 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	5 124 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 172 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	5 265 kr per m <sup>3</sup>
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 050 kr per 1 000 kg	3 254 kr per 1 000 kg	4 304 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	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 853 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 853 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	903 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 316 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 219 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	621 kr per 1 000 kg	2 691 kr per 1 000 kg	3 312 kr per 1 000 kg

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 13 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	3 kr 90 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 66 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 91 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 41 öre per liter



KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
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,	817 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	3 910 kr per m <sup>3</sup>	
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 762 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	4 855 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 031 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	5 124 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 172 kr per m <sup>3</sup>	3 093 kr per m <sup>3</sup>	5 265 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 050 kr per 1 000 kg	3 254 kr per 1 000 kg	4 304 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 853 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	1 853 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	903 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 316 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 219 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	621 kr per 1 000 kg	2 691 kr per 1 000 kg	3 312 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	<i>Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter som används för drift av luftfartyg</i>	<i>3 kronor 16 öre per liter</i>	<i>2 kronor 50 öre per liter</i>	<i>5 kronor 66 öre per liter</i>

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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

## Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen för 2014

De senaste åren har i anslutning till den ekonomiska vårpropositionen en särskild promemoria remitterats med ett antal skatteförslag. Remitteringen har gjorts för att det ska vara möjligt att i kommande budgetproposition göra en samlad bedömning av skatteförslag med budgeteffekter. Det handlar bl.a. om att skapa ett tidsmässigt utrymme för en lagrådsgranskning av förslagen, i de fall en sådan granskning anses nödvändig.

Inför budgetpropositionen för 2014 avser regeringen att bereda aktuella skatteförslag på ett liknande sätt. En promemoria har därför tagits fram inom Regeringskansliet. Promemorian presenteras samtidigt som denna proposition överlämnas till riksdagen.

I promemorian föreslås:

- ändringar i den s.k. löneunderlagsregeln i 3:12-reglerna och i reglerna för enskilda näringsidkare,
- enklare mervärdesskatteregler för uthyrning av verksamhetslokal,
- en förlängning av nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöbilar,
- sänkt energiskatt för blyfri flygbensin, samt
- vissa inkomstskatteändringar för att underlätta omställning på arbetsmarknaden.

Remitteringen av förslagen innebär inte nödvändigtvis att de kommer att ingå i budgetpropositionen för 2014. Huruvida de ska ingå eller inte kommer regeringen att ta ställning till utifrån bedömningarna av det ekonomiska läget, budgetutrymmet och finansieringsbehoven samt de prioriteringar som regeringen gör i det slutliga arbetet med budgetpropositionen. Förslaget om inkomstskatteändringar för att underlätta omställning på arbetsmarknaden är också beroende av utfallet av trepartssamtalen. I promemorian lämnas även ett förslag till justering i fordonsbeskattningen.

Utöver förslagen i den särskilda promemorian kommer regeringen att fortsätta arbetet med ett antal andra skatteförslag, bl.a. Företagsskattekommitténs förslag till skatteincitament för forskning och utveckling (SOU 2012:66), betänkandet Nystartszoner (SOU 2012:50), förslaget om en förändrad hantering av

mervärdesskatten vid import (SOU 2013:1) och det tidigare remitterade förslaget om kvotplikt för biodrivmedel. Månadsuppgifts-utredningens förslag om månadsuppgifter (SOU 2011:40) kräver ytterligare analys och bereds vidare i Regeringskansliet.