

# Lagrådsremiss

## Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen för 2014

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 30 maj 2013

*Anders Borg*

*Linda Haggren*  
(Finansdepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås inkomstskatteändringar för att underlätta omställning på arbetsmarknaden. Dessa innebär att bestämmelserna om inskränkt skattskyldighet för vissa stiftelser utvidgas och att bestämmelsen om skattefri förmån i form av utbildning eller annan åtgärd vid personalavveckling utvidgas och förtydligas.

I lagrådsremissen föreslås även ändringar i den s.k. löneunderlagsregeln i 3:12-reglerna. Förslagen innebär att ett fyraprocentigt kapitalandelskrav föreslås för lönebaserat utrymme, ett höjt löneuttagskrav, en definition av dotterföretag, ett tak för storleken på det lönebaserade utrymmet och ett höjt lönebaserat utrymme.

Ett förslag finns också om att kravet på ansökan och anmälan i de flesta fall tas bort för frivillig skattskyldighet till mervärdesskatt vid uthyrning av verksamhetslokaler. Dessutom föreslås en obligatorisk skattskyldighet till mervärdesskatt vid uthyrning till mobiloperatör av plats på mast. Det finns också ett förslag om retroaktivt avdrag för ingående skatt på de kostnader för en ny-, till- eller ombyggnad som avser tid före ett beslut om frivillig skattskyldighet under uppförande av en byggnad. Vidare finns ett förslag om sänkt skatt på blyfri flygbensin.

Förslagen föranleder ändringar i mervärdesskattelagen (1994:200), lagen (1994:1776) om skatt på energi och inkomstskattelagen (1999:1229). 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 lagen (1994:1776) om skatt på energi förändrar dock en redan beslutad ändring med ikraftträdande den 1 januari 2015.

Om förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen som förslag inför budgetåret 2014, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering så kommer att ske, blir beroende av de bedömningar av det ekonomiska läget, budgetutrymmet och finansieringsbehoven samt de prioriteringar som regeringen gör i det slutliga arbetet med budgetpropositionen för 2014.

I lagrådsremissen behandlas även ett förslag till justering i fordonsbeskattningen genom införandet av en definition av begreppet skattepliktig för första gången. Förslaget föranleder ändringar i vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsbeskattning. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2014.

## 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>9</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>9</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>10</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 (icke livsnödvändig). 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 flygplan 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>10</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>11</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>12</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

**Regeringens 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.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av de remissinstanser som yttrat sig tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. *Förvaltningsrätten i Falun* anför att differentierade skattesatser är ett enkelt sätt att styra efterfrågan och användningen till miljövänligt bränsle. *Skatteverket* avstyrker förslaget om differentiering av energiskatten på blyfri flygbensin baserad på användningsändamål. Skatteverket anför att den föreslagna differentieringen av energiskatten på blyfri flygbensin baserad på användningsändamål inte är förenligt med bestämmelserna i energiskattedirektivet (2003/96/EG). Skatteverket anför vidare att en differentiering av energiskatten baserad på användningsändamål innebär en ökad administrativ börda för den skattskyldige och kontrollsvårigheter för Skatteverket. Om en differentiering baserad på användningsändamål ändå införs anser Skatteverket att det bör klargöras vem som är skattskyldig i olika situationer när skatt redovisats enligt den lägre skattesatsen trots att den blyfria flygbensinen inte använts för drift av luftfartyg. *Naturvårdsverket*, *Hjelmco Oil (Hjelmco)* och *Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK)* anser att sänkningen av energiskatten för blyfri flygbensin är för liten. Enligt Hjelmco är föreslagen reducering av skattesatsen för låg för att de flygplatser som i dag endast har en anläggning för blyad flygbensin ska få ekonomi i att investera i ytterligare en anläggning för blyfri flygbensin. Hjelmco och KSAK föreslår att regeringen inför beskattning av flygbensin i nivå med vanlig alkylatbensin, gärna i kombination med full skatte-

<sup>11</sup> Regeringsuppdrag om miljöklass för blyfri flygbensin (M2009/1268/Mk).

<sup>12</sup> Regeringsuppdrag om miljöklass för blyfri flygbensin (M2010/1523/Mk).

befrielse i 7 år. Hjelmco anför vidare att det finns risk att vissa delar av Sverige inte kommer att hålla lager av blyfritt flygbränsle före sänkningen av skatten om ett system för återbetalning av för mycket erlagd skatt inte skapas. Anledningen är att flygbensin i huvudsak levereras inklusive skatt till flygplatsernas förråd och att vissa flygplatser endast erhåller bränsle en eller ett par gånger per år. Hjelmco anför också att gränsvärdet för blyfri flygbensin bör höjas från 0,005 gram per liter till 0,013 gram per liter för att vara i linje med det pågående arbetet med att skapa en europeisk standard för blyfri flygalkylatbensin. Hjelmco rekommenderar ett tillfälligt gränsvärde som inte fördyrar distributionen av flygbränsle och som inte försvårar en övergång till en blyfri miljö. *SPBI* har i tidigare utredning avisat förslaget med ny miljöklass för blyfri flygbensin på grund av risken att fel bränsle används för fel flygplan. *Trafikverket* och *SPBI* poängterar att flygbensin med tillsats av bly även i fortsättningen krävs i vissa typer av motorer och understryker att det i flygsammanhang är viktigt att följa flygplansmotortillverkarens rekommendationer när det gäller val av drivmedel.

**Skälen för regeringens 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 bl.a. miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö som innebär att användningen av bly och andra särskilt 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 i stället 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. Regeringen anser att denna nivå, trots vad *Hjelmco* och *KSAK* anför, är väl avvägd mot bakgrund av att en lägre energiskatt kan leda till ett ökat flygande vilket kan äta upp en del av miljövinsten avseende lägre blyutsläpp.

Eftersom gränsvärdet för bly är 0,005 gram per liter både i bensin i miljöklass 1 och miljöklass 2 enligt specifikationerna i drivmedelslagen, anser regeringen, trots att *Hjelmco* vill höja gränsvärdet till 0,013 gram bly per liter, att det är 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.

Regeringen bedömer att det inte finns skäl att införa en lag om återbetalning av erlagd skatt för flygbensin som ligger i lager, ner till den nivå som enligt förslaget kommer att gälla från och med den 1 januari 2014, vilket *Hjelmco* anför. Situationen att lagerskatt betalas enligt nu gällande skattesats trots att en del av lagret kommer att finnas kvar och användas efter ikraftträdande av den lägre energiskattesatsen, påverkar endast användningen av blyfri flygbensin initialt och måste vägas mot den ökade administrationen en sådan återbetalning skulle medföra.

Kvaliteten på bensin i miljöklass 1 respektive 2 regleras genom drivmedelslagen. Syftet med drivmedelslagen är att förebygga att bränslen avsedda för motordrift skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön. Energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att tillämpa differentierade skattesatser, förutsatt att skattesatserna är direkt kopplade till produktens kvalitet och att medlemsstaterna iakttar minimiskattenivåerna i direktivet. Regeringen anser därför att differentieringen av energiskatten på flygbensin utifrån bränslets blyegenskaper är förenlig med bestämmelserna i energiskattedirektivet och har vid utformningen av den lagtekniska lösningen beaktat *Skatteverkets* synpunkter. 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>13</sup>.

<sup>13</sup> EUT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034.

## 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.

## 8.3 Konsekvensanalys

### *Offentligfinansiella effekter*

I propositionen Beskattning av flygbränsle för privat ändamål<sup>14</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. *Skatteverket* har beräknat att förslagen om sänkt energiskatt för blyfri flygbensin medför kostnader av engångskaraktär om 250 000 kronor. Skatteverket bedömer vidare att ett införande av en differentiering av energiskatten på blyfri flygbensin utifrån blyhalt medför en ökning av kostnaderna för kontroll om 100 000 kronor per år. Regeringen gör bedömningen att dessa kostnader kan hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet.

<sup>14</sup> Prop. 2007/08:122, bet. 2007/08:SkU28, rskr 2007/08:164.



**Tabell 9.1 Offentligfinansiella effekter: bruttoeffekt 2014, nettoeffekt 2014–2017 och varaktig effekt**

<i>Miljarder kronor</i>	Effekt från	Brut- to- effekt	Offentlig sektor, nettoeffekt				Varaktig effekt
			2014	2015	2016	2017	
<b>Skatt på arbetsinkomster - socialavgifter m.m.</b>							
Inkomstskatteändringar för att underlätta omställning på arbetsmarknaden	1/1 2014	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03
<b>Skatt på kapitalägande - kapital- och egendoms- skatter</b>							
Kapitalandelskrav för lönebaserat utrymme	1/1 2014	0,30	0,30	0,47	0,51	0,60	0,65
Höjt löneuttagskrav	1/1 2014	0,20	0,20	0,28	0,33	0,38	0,47
Höjt lönebaserat utrymme	1/1 2014	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,20
Ändrat uttagskrav till 9,5 IBB	1/1 2014	-0,40	-0,40	-0,40	-0,40	-0,40	-0,40
9 IBB	1/1 2016			-0,50	-0,50	-0,50	-0,50
<b>Skatt på konsumtion m.m. - energi- och miljöskatter</b>							
Sänkt energiskatt för blyfri flygbensin	1/1 2014	-0,00	-0,00	-0,00	-0,00	-0,00	-0,00
Definition av begreppet skattepliktig för första gången inom fordonsbe- skattningen	1/1 2014	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,00
<b>Skatt på konsumtion m.m. - mervärdesskatt</b>							
Frivillig skattskyldighet vid uthyrning av verksamhetslo- kaler	1/1 2014	-0,10	-0,10	-0,08	-0,09	-0,09	-0,09
<b>Summa</b>		<b>-0,11</b>	<b>-0,11</b>	<b>0,16</b>	<b>-0,26</b>	<b>-0,12</b>	<b>-0,10</b>

Anm: Beloppen är avrundade och summerar inte alltid.

## 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*. Genom den nya *punkten 7* får flygbensin 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.

## 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

## Bilaga 1

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 be- Bilaga 1  
lopp 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.

Förslag till lag om ändring i lagen (2012:681) om ändring i lagen (2010:1823) om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (2012:681) om ändring i lagen (2010:1823) om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2012:681*

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

	hörig miljöklass 1	1 833 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	5 051 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	2 113 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	5 331 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 259 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	5 477 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	3 385 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 092 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	4 477 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för		
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 409 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 409 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
	b) annat ändamål än som avses under a	939 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 409 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 348 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	646 kr per 1 000 kg	2 800 kr per 1 000 kg
				3 446 kr per 1 000 kg

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 25 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 85 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 46 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	4 kr 6 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 28 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 88 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 7 öre per liter	2 kr 60 öre per liter
				6 kr 67 öre per liter



## Bilaga 1

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,	850 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	4 068 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	1 833 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	5 051 kr per m <sup>3</sup>
		miljöklass 2	2 113 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	5 331 kr per m <sup>3</sup>
		miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 259 kr per m <sup>3</sup>	3 218 kr per m <sup>3</sup>	5 477 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	3 385 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg
		b) annat ändamål än som avses under a	1 092 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	4 477 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
		a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 409 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 409 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
		b) annat ändamål än som avses under a	939 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 409 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 348 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	646 kr per 1 000 kg	2 800 kr per 1 000 kg	3 446 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	<i>Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter som används för drift av luftfartyg</i>	<i>3 kr 28 öre per liter</i>	<i>2 kr 60 öre per liter</i>	<i>5 kr 88 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.

Efter remiss har yttrande över promemorian avgetts av Kamrarrätten i Jönköping, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Falun, Domstolsverket, Konsumentverket, Kommerskollegium, Pensionsmyndigheten, Arbetsgivarverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Statskontoret, Tullverket, Finansinspektionen, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Bokföringsnämnden, Kammarkollegiet, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Bolagsverket, Statens Energimyndighet, Tillväxtverket, Arbetsförmedlingen, Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering (IFAU), Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, Arbetslöshetskassornas samorganisation (SO), Bil Sweden, Energigas Sverige, FAR, Fastighetsägarna Sverige, Föreningen Svenskt Näringsliv, Företagarna, Gröna Bilister, Hjelmcö Oil, Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Lantbrukarnas Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Näringslivets Regelnämnd, Näringslivets Skattedelegation, Regelrådet, Riksidrottsförbundet, SABO, Stockholms Handelskammare, Svensk Energi, Svensk Industriförening, Svenska Bankföreningen, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Kyrkan, Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet, Svenska Riskkapitalföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Akademikers Centralorganisation (Saco), Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Sveriges Redovisningskonsulters Förbund, SRF, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) och Visita.

Därutöver har yttrande inkommit från Adrian & Partners AB, Advokatfirman Vinge KB, Almega, Awa Holding AB, Bahnhof, Clear Blue Water AB, Eddy Strykowski, EON Sverige AB, Grant Thornton, Luci Holding, Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB, Netlight, Praktiker-tjänst, Sven-Olof Lodin och Volkswagen Group Sverige AB.

Följande remissinstanser har inte inkommit med yttrande eller har avstått från att yttra sig: Riksrevisionen, Justitiekanslern, Konjunkturinstitutet, Handelshögskolan i Stockholm, Högskolan i Jönköping, Institutionen för Industriell ekonomi och organisation vid Kungliga tekniska högskolan, Arbetsgivarföreningen KFO, Tillväxtanalys – myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Civilsamhällets Organisationer i Samverkan (Civos), Folkets Hus och Parker, Frivilliga Flygkåren, FöretagarFörbundet, Gröna Bilister, Näringsmedicinska Terapeutförbundet, Privattjänstemannakartellen (PTK), Riksförbundet Mobil Fritid RMF, Self Storage Association Sweden, Skattebetalarnas förening, Stiftelsen Entreprenörskapsforum, Stiftelsen Institutet för näringslivsforskning, Svensk Försäkring, Svenska FlygBranschen, Svenska Flygsportförbundet (FSF), Svenska Naturskyddsföreningen, Våra Gårdar och Världsnaturfonden (WWF).