

# Lagrådsremiss

## Ändrad beskattning av vissa biodrivmedel

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 28 augusti 2014

*Anders Borg*

*Agneta Bergqvist*  
(Finansdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Regeringens skattestrategi för hållbara biodrivmedel har inneburit att de helt eller delvis befriats från energiskatt och koldioxidskatt. Skattebefrielsen anses utgöra ett driftsstöd enligt EU:s statsstödsregler. En av förutsättningarna för att ge statsstöd är att stödet är nödvändigt. Övervakningsrapporten för 2013 visar att både höginblandad och låginblandad Fame (fettsyrametylester) som används som drivmedel överkompenserades. I lagrådsremissen föreslås att denna överkompensation åtgärdas genom att befrielsen från energiskatt minskas för hög- och låginblandad Fame.

Det föreslås även att den begränsning slopas som innebär att skattebefrielsen av HVO (hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter) i dieselbränsle endast gäller upp till och med 15 volymprocent. Vidare justeras bestämmelsen om skyldighet för de skattskyldiga att lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin statsstödsrapportering till Europeiska kommissionen.

Förslagen leder till ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015, men slopandet av begränsningen av skattebefrielsen för HVO ska enligt förslaget tillämpas för tid från och med den 1 maj 2014.

# Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .	4
3	Ärendet och dess beredning.....	8
4	Dagens EU-rättsliga och svenska regler .....	8
4.1	Energiskattedirektivet och lagen om skatt på energi.....	8
4.2	Överkompensation och EU:s statsstödsregler .....	9
5	Minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel.....	11
6	Slopad begränsning av skattebefrielsen för HVO i dieselbränsle ...	18
7	Konsekvensanalys .....	20
7.1	Offentligfinansiella effekter .....	20
7.2	Effekter för företagen och hushållen.....	22
7.3	Effekter för miljön .....	23
7.4	Effekter för myndigheter och domstolar .....	23
8	Författningskommentar.....	24
	Bilaga 1 Lagförslag i promemorian Ändrad beskattning av vissa biodrivmedel.....	26
	Bilaga 2 Förteckning över remissinstanserna .....	30

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi<sup>1</sup>

dels att 7 kap. 3 b § ska upphöra att gälla,

dels att 7 kap. 3 a, 3 c, 3 d och 4 a §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap**

#### **3 a §<sup>2</sup>**

Om inte annat följer av 3 b–3 d §§ får en skattskyldig göra avdrag för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på bränsle som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle, upp till belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av *beståndsdel* som framställts av biomassa.

Om inte *något* annat följer av 3 c eller 3 d §§ får en skattskyldig, på bränsle som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle, göra avdrag upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av *en eller flera beståndsdelar* som framställts av biomassa för

1. energiskatt med 44 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Första stycket gäller dock inte för biogas eller för den beståndsdel av motorbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 som utgörs av etanol.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 kap. 3 b § 2012:798 (jfr 2013:19).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2012:798 (jfr 2013:19).

### 3 c §<sup>3</sup>

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 89 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av *bränslet* som utgörs av *annan beståndsdel* som framställts av biomassa *än sådan som avses i 3 b §*. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 89 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av *motorbränslet* som utgörs av *en eller flera beståndsdelar* som framställts av biomassa. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

*Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får den skattskyldige dock göra avdrag enligt 3 a § för ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som bränslet utgör.*

Med redovisningsperiod förstås här period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Med redovisningsperiod förstås här *en* period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Om beståndsdelens utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2012:798 (jfr 2013:19).

### 3 d §<sup>4</sup>

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 84 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av bränslet som utgörs av annan beståndsdel som framställts av biomassa än sådan som avses i 3 b §. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Med redovisningsperiod förstås här period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 8 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelens utgörs av fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, och

2. energiskatt med 84 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelens utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Avdrag enligt första stycket får under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3, får den skattskyldige dock göra avdrag enligt 3 a § för ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Med redovisningsperiod förstås här en period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2012:798 (jfr 2013:19).

(2011:1244).

(2011:1244).

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelarna omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

#### 4 a §<sup>5</sup>

En skattskyldig som gör avdrag för skatt på bränsle enligt 3–4 §§ är skyldig att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin årliga rapportering till Europeiska kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statliga stöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

En skattskyldig som gör avdrag för skatt på bränsle enligt 3–4 §§ är skyldig att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin rapportering till Europeiska kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statliga stöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
  2. Bestämmelserna i 7 kap. 3 d § tredje stycket i den nya lydelsen tillämpas dock för tid från och med den 1 maj 2014.
  3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet. Den upphävda paragrafen gäller dock inte för förhållanden som avses i 7 kap. 3 d § tredje stycket och som hänförs till tiden från och med den 1 maj 2014.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2012:798 (jfr 2013:19).

### 3 Ärendet och dess beredning

Dagens skattebefrielse för biodrivmedel anses utgöra ett driftsstöd enligt EU:s regler om statligt stöd. En förutsättning för att ge statligt stöd är att stödet är nödvändigt. Såväl hög- som låginblandad Fame (fettsyrametylester) i dieselbränsle överkompenseras. I en promemoria som tagits fram i Finansdepartementet föreslogs bl.a. att överkompensationen åtgärdas genom att befrielsen från energiskatt minskas för Fame. I promorian föreslogs även ändrade regler för HVO (hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter). Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2014/2485).

### 4 Dagens EU-rättsliga och svenska regler

#### 4.1 Energiskattedirektivet och lagen om skatt på energi

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. Av olika skäl kan viss användning av dessa energilag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Europeiska kommissionen har i april 2011 lagt fram ett förslag till ändringar av energiskattedirektivet, (KOM) 2011 169 slutlig. Förslaget innebär bl.a. ändringar av grunderna för beräkning av skattesatser och av möjligheterna till framtida skattebefrielse för biodrivmedel. Förslaget diskuteras för närvarande i Europeiska unionens råd. Det är ännu oklart hur en slutlig kompromiss i ärendet kan utformas och när ett reviderat direktiv kan komma att beslutas av rådet.

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).

<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).



De bibränslen 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 § 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 bensen eller dieselbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Vidare framgår av 7 kap. 3 b § LSE att en skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten upp till och med 15 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som bränslet ingår i. Enligt 7 kap. 3 c § LSE får avdrag också göras för hela koldioxidskatten och 89 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensen. För låginblandning i dieselbränsle gäller motsvarande möjlighet att göra avdrag enligt 7 kap. 3 d § LSE hela koldioxidskatten och 84 procent av energiskatten.

För både biodrivmedel i bensen och biodrivmedel i dieselbränsle gäller att avdragsrätten är begränsad och maximalt kan uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel som låginblandas i bensen eller dieselbränsle.

En förutsättning för avdragsrätt är att de angivna bränslena omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Kravet på hållbarhet grundar sig på krav i artikel 17.1 c i det så kallade förnybartdirektivet<sup>2</sup> om att flytande biobränslen måste uppfylla fastlagda hållbarhetskriterier för att få dels räknas med vid mätning av hur väl kraven rörande nationella mål och kvoter för energi från förnybara källor uppfylls, dels ges finansiellt stöd.

## 4.2 Överkompensation och EU:s statsstödsregler

Artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) innehåller regler om statligt stöd. Syftet med dessa regler är att säkerställa att konkurrensförhållandena inom EU inte snedvrids genom att medlemsstaterna ekonomiskt gynnar ett visst företag eller viss produktion. Nedsättning av eller befrielse från koldioxidskatt och energiskatt kan vara utformade så att åtgärderna definitionsmässigt utgör statsstöd och de nationella skattebestämmelserna måste då utformas i enlighet med vad som följer av EUF-fördraget. Europeiska kommissionen utövar tillsyn över medlemsstaternas tillämpning av statsstödsreglerna och huvudregeln är att

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, Celex 32009L0028).

kommissionen måste pröva och godkänna åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden innan de kan träda i kraft. Förenklingar av förfarandet gäller dock om åtgärderna omfattas av kommissionens gruppundantagsförordning<sup>3</sup>. De förslag som läggs fram i denna lagrådsremiss omfattas dock inte av gruppundantagsförordningen.

Kommissionen antog under 2008 gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd, förkortat miljöstödsriktlinjerna<sup>4</sup>. 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<sup>5</sup>, som tillämpas av kommissionen vid beslut i statsstödsärenden från och med detta datum. Medlemsstaterna är som huvudregel skyldiga att anpassa befintliga stödordningar till de nya riktlinjerna senast den 1 januari 2016.

Grundförutsättningarna för att statsstöd till skydd för miljön ska kunna ges är att stödet har en stimulanseffekt, att det är nödvändigt för att åtgärda ett väldefinierat marknadsmisslyckande 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 uppställs i punkt 104 av riktlinjerna för miljöstöd och energi 2014–2020, med hänvisning till bestämmelser i förnybartdirektivet, ett krav på hållbarhet för stöd till biobränslen (jfr punkt 110 i miljöstödsriktlinjerna).

Riksdagen beslutade under hösten 2013 att införa ett kvotpliktssystem för biodrivmedel samt åtföljande ändringar av energibeskattningen (prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:FiU1, rskr. 2013/14:56). Energibeskattningen utformades på ett sådant sätt att den ansågs följa skattesystemets natur och logik och därmed inte utgöra statsstöd. För att erhålla rättslig säkerhet om denna statsstödsbedömning har regeringen lämnat in en ansökan till kommissionen (se statsstödsärende SA.36972). Eftersom kommissionen vid tidpunkten för riksdagens beslut ännu inte godkänt den svenska ansökan, överlämnade riksdagen åt regeringen att besluta om när lagarna skulle träda i kraft. Inom ramen för den preliminära granskningen av de anmälda åtgärderna har det nu framkommit att kommissionen varken kan fatta beslut om att de inte utgör stöd eller om att de utgör förenligt stöd. Mot bakgrund härav har regeringen föreslagit att såväl lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel som lagen (2013:957) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska utgå (prop. 2013/14:246).

Ansökan i statsstödsärendet SA.36972 är fortfarande under beredning hos kommissionen. Eftersom något statsstödsbeslut ännu inte fattats har

<sup>3</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, EUT L 187, 26.6.2014, s. 1, Celex 32014R0651.

<sup>4</sup> EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401 (03).

<sup>5</sup> Riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2010, EUT C 200, 28.6.2014, s. 1, Celex 52014XC0628 (01).

regeringen i statsstödsärendena SA.38421 och SA.38420 begärt förlängning av statsstödsgodkännandena för de nuvarande skattelättnaderna för biodrivmedel. Dessa har kommissionen, genom beslut i statsstödsärendena SA.36973, ännu inte publicerat i EUT och SA.36974, EUT C 117, 16.4.2014, s. 13, godkänt till och med utgången av april 2014. Kommissionen har i beslut den 24 juni 2014 förlängt de statsstödsgodkännandena till och med utgången av 2015 (ännu inte publicerade i EUT).

Regeringen är enligt statsstödsbesluten skyldig att rapportera till kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges till de flytande bibränslena alternativt föreslå åtgärder för framtiden som innebär att överkompensationen undviks. En skattskyldig som gör avdrag för skatt på flytande biodrivmedel enligt 7 kap. 3 a–3 d §§ LSE är skyldig att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin rapportering till kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statsstöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med EU-reglerna om statsstöd. Eftersom rapporteringen för 2013 visade på överkompensation för vissa biodrivmedel har kommissionen förenat sitt statsstödsgodkännande av den 24 juni 2014 med villkor att en reform görs av det svenska övervakningssystemet, i syfte att öka prognosernas kvalitet och göra dem mer tillförlitliga och att sammanställa övervakningsrapporter oftare än en gång om året.

## 5 Minskad skattebefrielse för vissa biodrivmedel

**Regeringens förslag:** Befrielsen från energiskatt för fettsyrametylester (Fame) som låginblandas i dieselbränsle minskas från 84 procent till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Befrielsen från energiskatt för höginblandad Fame minskas från 100 procent till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Justeringar görs i bestämmelsen om skyldighet för de skattskyldiga att lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin statsstödsrapportering till kommissionen. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2015.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förhållande till promemorians förslag föreslår regeringen dock en större befrielse från energiskatt för höginblandad Fame. Vidare framgår det tydligare att det är möjligt att göra avdrag för skatt på både den andel som utgörs av Fame och den andel som utgörs av någon annan beståndsdel som framställts av biomassa.

**Remissinstanserna:** *AarhusKarlshamn AB (AAK)* tillstyrker förslaget. *Kammarrätten i Sundsvall, Naturvårdsverket, Tullverket, Skatteverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Svenska Petroleum &*

*Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenskt Näringsliv, Neste Oil AB samt BIL Sweden* har inga synpunkter eller inget att invända mot förslaget. Skatteverket lämnar dock vissa förslag till alternativa utformningar av författningsförslagen och SPBI påpekar vikten av att skattenivån bestäms till en sådan nivå att användandet stimuleras utan att aktörerna riskerar en retroaktiv skatteeffekt till följd av överkompensation. Även BIL Sweden betonar vikten av att de ekonomiska kalkylerna är korrekt utförda. Skatteverket efterfrågar också ett förtydligande avseende vilken del av beståndsdelen som ska anses vara framställd av biomassa när beståndsdelen framställts genom kemisk reaktion mellan råvaror som inte alla utgör biomassa. *Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Tillväxtanalys, Naturskyddsföreningen, Regelrådet och Svensk Energi* avstår från att yttra sig eller har inte avhört. *Stenungsunds kommun, Svensk kollektivtrafik Service AB (Svensk kollektivtrafik), Energifabriken i Sverige AB, Gröna bilister, Skärgårdsredarna, Ecobränsle AB, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation (SERO) samt Energikontoret östra Götaland* avstyrker förslaget. *Skogsstyrelsen och Skogsindustrierna* tillstyrker att nödvändiga ändringar görs för att säkerställa förenlighet med EU:s regelverk. *Jordbruksverket* konstaterar att det finns få alternativ till förslaget men att skattebefrielsen för Fame bör vara så stor som möjligt. *Energimyndigheten* tillstyrker delvis förslaget men med vissa reservationer mot den högt föreslagna skattesatsen för Fame. Energimyndigheten redovisar vidare kompletterande uppgifter från vissa av stödmottagarna och förordar att ändringar i skattesatser sker efter det nya resultatet. Energimyndigheten är också bekymrad över att de ökade rapporteringskraven innebära en ökad arbetsbelastning för myndigheten och utökad regelbörda för företagen. *Energigas Sverige* anför att biogas inte är i riskzonen för överkompensation och betonar graden av uppgiftslämnande inte bör ökas för exempelvis detta bränsle. Dock betonar *Skogsindustrierna, Östsvenska Handelskammaren, Buss i Väst AB, Sveriges Frö- och Oljeväxtodlare ekonomisk förening (Frö- och Oljeväxtodlarna), Sveriges bussföretag, Perstorp Bioproducts AB (Perstorp), FAC Flygbussarna Airport Coaches AB (Flygbussarna), Svensk kollektivtrafik, Veolia Transport Sverige AB (Veolia), Västsvenska kemiindustriklustret, Hållbar Kemi 2030, Lantbrukarnas Riksförbund Östergötland (LRF Östergötland), Biofuel Express S AB, Lantmännen Energi, Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige (IKEM), Energifabriken, Gröna Bilister, Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting, Ecobränsle AB samt SERO* att underlaget i den övervakningsrapport som Energimyndigheten lämnat till regeringen avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel år 2013 är bristfälligt och därför bör uppdateras innan regeringen fattar beslut i frågan. *Skogsindustrierna, Östsvenska Handelskammaren, Buss i Väst AB, Sveriges bussföretag, Södra Skogsägarna ekonomisk förening (Skogsägarna), Flygbussarna, Veolia, LRF Östergötland, Biofuel Express S AB, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Swea Energi AB, Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting samt Ecobränsle* anför att hänsyn bör tas till kostnaderna i samband med

användningen av drivmedlen Även *Scania CV AB*, *Veolia* och *Sveriges Åkeriföretag* anser att en kontroll av att beräkningarna är korrekta behövs samt att eventuella korrigeringar ska påverka den slutliga förändringen av beskattningen av Fame. Enligt *Östsvenska Handelskammaren AB*, *Bussbolaget i Väst AB*, *LRF Östergötland* samt *Swea Energi AB* bör användarkostnaden och klimataspekten vägas in tydligare. *Svebio* och *Energifabriken* anför att den höjda beskattningen av Fame inte är teknikneutral eftersom HVO och Fame produceras av samma råvaror men beskattas olika. *Energikontoret östra Götaland* och *Perstorp* föreslår en höjning av koldioxidskatten på fossila alternativ. *LRF*, *Svebio* samt *SERO* anser att regeringen bör hävda Sveriges rätt att utan inblandning av EU-kommissionen fatta beslut om beskattningen av biodrivmedel och enligt *Energikontoret östra Götaland* bör regeringen revidera överkompensationsregeln i dialog med EU. *Business Region Göteborg AB* vill ha en närmare belysning av konsekvenserna vad gäller marknadsutveckling på såväl kort som lång sikt samt av sysselsättningsaspekterna. *Buss i Väst AB*, *Flygbussarna*, *Veolia*, *Lantmännen Energi*, *Energifabriken*, *Energikontoret östra Götaland* och *Sveriges Åkeriföretag* bedömer att förslaget medför minskad användning av biodrivmedel och efterfrågar en konsekvensanalys av förslaget klimatseffekt. *Sveriges Bussföretag* och *Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting* anser att förslaget effekter för busstrafiken bör utredas. *Östsvenska Handelskammaren*, *Stenungsunds kommun*, *Business Region Göteborg AB*, *Veolia* samt *SERO* menar att förslaget riskerar att bromsa omställningen till förnybara bränslen och att detta negativt drabbar de svenska företag som investerat i sådan produktion. med risk för att svenskproducerad Fame kommer att slås ut . *Perstorp*, *Hållbar Kemi 2030* samt *Ecobränsle AB* anser även att Fame diskrimineras jämfört med andra biodrivmedel eftersom det t.ex. inte görs någon kalkyl för HVO och en högre vinstmarginal accepteras för ED95. *TRB Sverige AB* anför att bolagets åkerier kommer att ställa om från ren Fame till fossilt dieselbränsle. Enligt *Fuelpoint AB* och *Sveriges Åkeriföretag* bör förslaget genomföras successivt under en längre period. *Energifabriken* förordar fortsatt skattebefrielse för höginblandad Fame. Även *LRF* förordar fortsatt full skattebefrielse för alla hållbara biodrivmedel. *Kommerskollegium* anger att någon anmälan av förslaget inte är nödvändig enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster<sup>6</sup>. Enligt *Kommerskollegium* krävs heller ingen anmälan enligt WTO:s TBT-

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

avtal<sup>7</sup>. Ett flertal remissinstanser har också lämnat synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

**Bakgrunden till regeringens förslag:** För hållbara biodrivmedel gäller i dag, som utvecklats i avsnitt 4.1, viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidskatt. Skattebefrielsen har hittills i sin helhet betraktats av Europeiska kommission som ett driftstöd enligt de regler om statsstöd som finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (jfr avsnitt 4.2).

Enligt de statsstödsbeslut som gällde fram till och med den 30 april 2014 är regeringen skyldig att årligen rapportera till kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges till dessa biodrivmedel alternativt att agera så snart som möjligt för att åtgärda överkompensationen. Om en konstaterad överkompensation inte åtgärdas kan de företag som överkompenseras bli skyldiga att betala tillbaka den del av skattebefrielsen som motsvarar överkompensationen jämte ränta. Kommissionen har den 24 juni 2014 beslutat om en förlängning av stödperioden fram till och med utgången av 2015.

Energimyndigheten har i uppdrag att årligen rapportera till regeringen om de skattebefriade biodrivmedlen överkompenseras. Kostnadskalkylen i övervakningsrapporten avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel 2013 (finns tillgänglig i Näringsdepartementet, N2014/1361/E) visar att överkompensation förelåg för fettsyrametylester (Fame), både i höginblandad och i låginblandad form. Enligt Energimyndighetens beräkningar i övervakningsrapporten för 2013 uppgick överkompensationen av Fame till 0,88 kronor per liter för låginblandad Fame och till 1,29 kronor per liter för höginblandad Fame. Detta kan enligt Energimyndigheten bero på att de europeiska råvarupriserna för Fame fortsatte att sjunka under 2013. I övervakningsrapporten konstaterar Energimyndigheten vidare att priset på biodiesel väntas sjunka även fortsättningsvis. Övrig användning av biodrivmedel som omfattas av statsstödsbeslutet överkompenserades inte under 2013.

Kommissionen har i sitt statsstödsbeslut om förlängt godkännande av skattebefrielsen för tid efter den 30 april 2014 angett att bedömningen att stödordningen är förenlig med den inre marknaden vilar på att de åtaganden som regeringen gjort i ärendet genomförs. Detta rör sig om åtgärder för att förhindra överkompensation för Fame under hela den period då åtgärden genomförs. Dessa åtgärder utgörs av:

- a) En ökning av energiskatten för Fame som hindrar ett positivt stöd/kostnadsförhållande under 2015 och under åtgärden som helhet, att stödet inte överstiger kostnaderna, med beaktande av det positiva stöd/kostnadsförhållande som förutspås för 2015.
- b) Ytterligare en ökning av energiskatten som skulle ge en säkerhetsmarginal.

<sup>7</sup> Agreement on Technical Barriers to Trade (1995) (TBT-avtalet).

- c) En reform av övervakningssystemet, i syfte att öka prognosernas kvalitet och göra dem mer tillförlitliga och att sammanställa övervakningsrapporter oftare än en gång om året, så att man redan under den andra hälften av 2015 kan ta itu med en eventuell överkompensation till följd av en oväntad utveckling på biodrivmedel- och råvarumarknaderna.

**Skälen för regeringens förslag:** För 2013 överkomparerades Fame som används som drivmedel. Överkompensationen gäller både höginblandad Fame och Fame som låginblandas i dieselbränsle. Åtgärder måste utan dröjsmål vidtas för att åtgärda den uppkomna överkompensationen. Om en konstaterad överkompensation inte åtgärdas kan de företag som överkomparerades bli skyldiga att betala tillbaka den del av skattebefrielsen som motsvarar överkompensationen jämte ränta. Regeringen anser att det av den anledningen inte är möjligt att genomföra förslaget successivt under en längre period, vilket *Fuelpoint AB* och *Sveriges Åkeriföretag* förespråkar. Av samma anledning bedömer regeringen att det inte är möjligt att medge fortsatt full skattebefrielse för alla hållbara biodrivmedel, vilket *LRF* förordar, eller till höginblandad Fame, vilket *Energifabriken* förordar. Det är angeläget att skatteregler och åtgärder är hållbara och försvarbara i ett EU-rättsligt perspektiv. Det är också viktigt att ge stabila villkor för de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel. Både energiskatten och koldioxidskatten är att anse som miljörelaterade skatter. Eftersom Sveriges befrielse från hela eller delar av skatterna för biodrivmedel är utformade så att åtgärderna utgör statsstöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt måste stödordningen uppfylla kraven i miljöstödsriktlinjerna. I annat fall kan stödet betraktas som ett otillåtet statsstöd som kan resultera i återkrav av stödbeloppet, inklusive ränta, från berörda företag. Sverige kan därför inte, som *LRF*, *Svebio* och *SERO* önskat, fatta beslut om en utformning av beskattningen av biodrivmedel som innefattar statsstöd utan att stödet har godkänts av kommissionen. Inte heller ligger det, som *Energikontoret östra Götaland* önskat, inom regeringens befogenhet revidera överkompensationsregeln i dialog med EU. Att både befrielsen från koldioxidskatt och energiskatt utgör statsstöd enligt reglerna i fördraget innebär att en höjning av koldioxidskatten på de fossila alternativen, som *Energikontoret östra Götaland* och *Perstorp* föreslår, ytterligare skulle öka risken för överkompensation för de skattebefriade biodrivmedlen.

Överkompensationen åtgärdas enklast genom att energiskattebefrielsen minskas för det överkomparerade bränslet från och med den 1 januari 2015. Eftersom överkompensationen bara gäller hög- och låginblandad Fame bedöms det rimligt att endast detta biodrivmedel berörs av ändringen. Prognosen tyder på att Fame i framtiden kommer att vara ännu billigare än sin fossila motsvarighet. För att skapa möjlighet till långsiktiga villkor och undvika att överkompensation återigen inträffar för de berörda bränslena, bör energiskatten därför höjas för hög- och låginblandad Fame så att höjningen motsvarar överkompensationen inklusive en viss säkerhetsmarginal.

Regeringen konstaterar att *Energimyndigheten* i sitt remissyttrande redovisat kompletterande uppgifter från vissa av stödmottagarna, vilket enligt myndigheten leder till ett annat resultat av överkompensationsberäkningen än den som lämnats i den övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel år 2013 som flera remissinstanser ansett är bristfällig. Enligt de kompletterande uppgifterna uppgick överkompensationen av Fame till 1,13 kronor per liter för låginblandad Fame och till 0,74 kronor per liter för höginblandad Fame.

Utifrån OECD-FAO:s prisprognos på råvaran rapsolja samt bedömningar av prisutvecklingen för fossila drivmedel har överkompensationen prognostiserats för resterande del av stödperioden. Prognosen tyder på att Fame i framtiden kommer att vara ännu billigare än sin fossila motsvarighet. Mot bakgrund av att överkompensationen i det nya underlaget visat sig betydligt mindre än i det underlag som legat till grund för beräkningarna av förslaget i promemorian, delar regeringen Energimyndighetens och ett flertal andra remissinstansers mening att det ändrade underlaget bör föranleda att det remitterade förslaget till ändringar av skattesatserna omvärderas. Regeringen föreslår därför att befrielsen från energiskatt för Fame som låginblandas i dieselbränsle minskas från 84 procent till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Vidare föreslår regeringen att befrielsen från energiskatt för höginblandad och ren Fame minskas från 100 till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Härigenom hävs den överkompensation som uppkommit under 2013, risken för framtida överkompensation minskas och skattereglernas hållbarhet gentemot unionsrätten upprätthålls.

För låginblandad Fame bedömer regeringen att energiskatten bör läggas på en nivå motsvarande energiskattesatsen för jämförbart fossilt drivmedel, omräknat efter energiinnehåll. Energiskatt på låginblandad Fame på nivå med likvärdigt bränsle får också anses utgöra ett steg i en långsiktigt hållbar beskattning av biodrivmedel. Regeringen bedömer vidare att säkerhetsmarginalen bör vara lika stor både för hög- och låginblandad Fame.

I en del fall innehåller biodrivmedel bränslebeståndsdelar som inte är av biomasseursprung. Det kan exempelvis röra sig om fossila denatureringsmedel i etanol eller den andel av Fame som framställts av fossil metanol. Fame tillverkas genom att metanol används för att förestra rapsolja till Fame och glycerol. Glycerolen i rapsoljan byts ut mot metanol, vilket innebär att en av de 19 kolatomerna i Fame kommer från metanol som oftast är fossil. Regeringen förtydligar, på efterfrågan av *Skatteverket*, att koldioxidskatt bör tas ut för den andel av Fame som inte härrör från biomassa (jfr prop. 2013/14:1 s. 422 och 511).

Regeringen håller inte med de remissinstanser som menar att användarkostnaden och klimataspekten måste vägas in tydligare när man bedömer om det råder överkompensation eller inte. Enligt kommissionens riktlinjer får inte skattebefrielsen för ett biodrivmedel överstiga skillnaden mellan dess produktionskostnad och marknadspriset för energiformen det ersätter. Till följd av detta anser regeringen även, i motsats till Svebio och



Energifabriken, att det är rimligt att Fame och HVO beskattas olika eftersom de har olika produktionskostnader.

Den föreslagna ändringen av beskattningen av Fame bedöms inte påverka förutsättningarna för Sverige att uppfylla sitt mål för andel förnybar energi till 2020.

Kommissionen har vidare villkorat sitt statsstödsbeslut med att en reform görs av det svenska övervakningssystemet, i syfte att öka prognosernas kvalitet och göra dem mer tillförlitliga och att sammanställa övervakningsrapporter oftare än en gång om året. Ändringar bör därför göras i bestämmelsen om skyldighet för de skattskyldiga att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin rapportering till kommissionen, för att tydliggöra att en mer frekvent rapportering än årsvis kommer att ske. Detta kan medföra att en skattskyldig oftare än årligen kan behöva lämna de uppgifter som regeringen behöver för denna rapportering. Regeringen förstår Energimyndighetens oro över att den utökade rapporteringen kommer att innebära ännu högre arbetsbelastning för myndigheten och utökad regelbörda för företag jämfört med den redan nu tidskrävande statsstödsrapporteringen. Eftersom reformen av övervakningssystemet är ett villkor i kommissionens statsstödsbeslut är den utökade rapporteringen dock nödvändig för att kunna utnyttja möjligheten till skattebefrielse för biodrivmedel. Regeringen delar *Skogsindustriernas* uppfattning att enkätunderlaget för Energimyndighetens övervakningsrapport kan förbättras. Detta är också en förutsättning för kommissionens statsstödsbeslut. Nya uppgifter från berörda företag visar på behovet av skärpta rutiner för att få tillförlitliga uppgifter som grund för den nödvändiga statsstödsrapporteringen. Ett arbete med en sådan nödvändig förbättring av systemet kommer inom kort att initieras av Regeringskansliet. Branschens bidrag och samarbetsvilja är avgörande för om Sverige även fortsättningsvis ska kunna fortsätta med en skattebefrielse som är hållbar gentemot unionsrätten. Däremot delar regeringen *Energigas Sveriges* mening att möjligheten att öka graden av uppgiftslämnande inte ska utnyttjas i onödan. Regeringen delar uppfattning med de remissinstanser som anser att framtida prisprognoser är förknippade med osäkerhet. Eftersom tidigare prognoser inte alltid varit tillförlitliga när det gäller att säkert förutsäga avsaknad av överkompensation finns ett villkor i statsstödsbeslutet att med en extra säkerhetsmarginal ta höjd för oväntade utvecklingar.

Förslaget föranleder ändringar i 7 kap. 3 a, 3 d och 4 a §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015 och tillämpas från och med detta datum.

Bestämmelserna i 7 kap. 3 a och 3 d §§ har ändrats genom beslut av riksdagen (prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:FiU1, rskr. 2013/14:56, SFS 2013:957), men dessa ändringar har inte trätt i kraft. Regeringen har föreslagit att den av riksdagen beslutade lagen (2013:957) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska utgå utan att ha trätt i kraft (prop. 2013/14:246). De nu föreslagna ändringarna görs därför utan beaktande av bestämmelserna i deras lydelse enligt SFS 2013:957.

## 6 Slopad begränsning av skattebefrielsen för HVO i dieselbränsle

**Regeringens förslag:** Den begränsning slopas som innebär att skattebefrielse endast gäller upp till och med 15 volymprocent HVO i dieselbränsle.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2015 men tillämpas för tid från och med den 1 maj 2014.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I förtydligande syfte har vissa ändringar gjorts i övergångsbestämmelserna.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall, Tullverket, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket och Tillväxtverket* har inga synpunkter eller inget att invända mot förslaget. *Energimyndigheten, BIL Sweden, Skogsindustrierna, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Svenska Petroleum & Biodrivmedelsinstitutet (SPBI), Scania CV AB, Preem AB, Sveriges Bussföretag, Neste Oil AB, Södra Skogsägarna ekonomisk förening, Svensk kollektivtrafik Service AB, FAC Flygbussarna Airport Coaches AB, Veolia Transport Sverige AB, TRB Sverige AB, Lantmännen Energi AB, Föreningen Sveriges Bussrearrangörer, Gröna Bilister, Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Ecopar AB, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation (SERO) samt Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget. *Skatteverket* har inget att invända mot förslaget i sak men har lämnat vissa förslag till alternativa utformningar av författningsförslaget. *LRF, Svebio, SPBI, Lantmännen Energi, Gröna Bilister* samt *Värmlandsmetanol AB* anför även att begränsningen av skattebefrielsen för etanol och Fame som låginblandas i bensin och dieselbränsle bör tas bort för att skapa teknikneutralitet. *Statoil Fuel & Retail AB* vill se en tidsbegränsad skattebefrielse för HVO samt en likformig beskattning av allt fossilt dieselbränsle. *Arizona Chemical AB (Arizona), AarhusKarlshamn Sweden AB (AAK) och Magnus Nilsson Produktion* avstyrker förslaget. *Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Tillväxtanalys, Naturskyddsföreningen, Regelrådet* samt *Svensk Energi* avstår från att yttra sig eller har inte avhört. *Skogsstyrelsen* anger att föreslagna ändringar förefaller vara nödvändiga för att säkerställa att energibeskattningen i Sverige överensstämmer med EU:s regelverk. *Energimyndigheten* och *LRF* framhåller att även drivmedel med samma KN-nummer som fossil bensin, men med bioråvara, ska omfattas av samma regler som HVO i dieselbränsle. *Arizona* uppmanar regeringen att besluta om att HVO från råttolja ska jämföras med fossilt dieselbränsle och beläggas med både koldioxidskatt och energiskatt. *Arizona* anser vidare att det är orimligt att förslaget ska tillämpas med retroaktivitet från och med den 1 maj 2014. *Magnus Nilsson Produktion* anför att förslaget är olyckligt eftersom det sänder signaler om att skattebefrielse av biodrivmedel kommer att ges även fortsättningsvis. *Kommerskollegium* anger att någon anmälan av förslaget inte

är nödvändig enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster<sup>8</sup>. Enligt Kommerskollegium krävs heller ingen anmälan enligt WTO:s TBT-avtal<sup>9</sup>. Ett flertal remissinstanser har också lämnat synpunkter utan direkt koppling till detta lagstiftningsärende.

**Skälen för regeringens förslag:** För HVO (hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter) gäller befrielsen från koldioxidskatt och energiskatt upp till och med 15 volymprocent HVO i dieselbränsle.

Den HVO som förekommer på den svenska marknaden kan betraktas som ett avancerat biodrivmedel. Ofta förekommer även begreppet andra generationens biodrivmedel för dessa. Sådana biodrivmedel har producerats från avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel samt material som innehåller cellulosa eller lignin samt inte är konkurrerande med livsmedelsförsörjning. Dessa drivmedel får räknas dubbelt vid beräkning av målet om andelen energi från förnybara energikällor i samtliga transporter enligt artikel 3.4 och 21.2 i förnybartdirektivet<sup>10</sup>. HVO har även fördelen att den kemiska strukturen är sådan att bränslet uppfyller kraven på dieselbränsle i miljöklass 1. Detta innebär att bränslet kan användas i konventionella dieselmotorer utan att någon modifiering är nödvändig. Merkostnaderna för produktion av HVO jämfört med konventionellt, fossilt dieselbränsle är i nuläget så höga att ingen risk för överkompensation bedöms föreligga vid full skattebefrielse av biodrivmedlet. För att förbättra konkurrenskraften för HVO och andra biobaserade syntetiska drivmedel anser regeringen, i motsats till *Arizona Chemicals* och *AAK*, att full befrielse från koldioxidskatt och energiskatt bör ges för hela den biobaserade andelen. Regeringen föreslår därför att dagens regler som innebär att skattebefrielsen för HVO endast gäller upp till och med 15 volymprocent HVO i dieselbränsle, slopas med retroaktiv tillämpning från och med den 1 maj 2014. Då syftet med förslaget är att förbättra konkurrenskraften för HVO finner regeringen inte skäl att beakta *Arizona Chemicals* invändningar mot den retroaktiva tillämpningen. Genom att skattebefria HVO utan en volymmässig begränsning anser regeringen att överskådligheten av energiskattereglerna ökar. Omfattningen av den generella skattebefrielsen kan dock inte garanteras utan beror precis som tidigare bland annat av hur risken för överkompensation ser ut framöver. Regeringen delar därmed inte *Magnus Nilsson Produktions* uppfattning att förslaget sänder signalen att skattebefrielse kommer ges oavsett utvecklingen framöver. Regeringen håller med *Energimyndigheten* och *LRF* om att det är

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

<sup>9</sup> Agreement on Technical Barriers to Trade (1995) (TBT-avtalet).

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, Celex 32009L0028).

viktigt att samma möjlighet som ges till biosyntetiska biobränslen i dieselbränsle också ges till biobaserade syntetiska biobränslen i bensin, vilket också sker genom regeringens förslag. Detta kan skapa förutsättningar för en ökad användning av HVO och bidra till omställningen till hållbara transporter. Anledning saknas att i detta lagstiftningsärende behandla frågan om begränsning av skattebefrielsen för låginblandad etanol och Fame i bensin och dieselbränsle, som tagits upp av flera remissinstanser.

Regeringen bedömer, i likhet med *Kommerskollegium*, att någon anmälan av förslaget inte är nödvändig enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster<sup>11</sup>. Regeringen delar också Kommerskollegiums mening att ingen anmälan enligt WTO:s TBT-avtal<sup>12</sup> krävs.

Förslaget föranleder dels ändringar i 7 kap. 3 c och 3 d §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi, dels slopande av 7 kap. 3 b § i den lagen. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015 men tillämpas för tid från och med den 1 maj 2014.

Bestämmelserna i 7 kap. 3 b–3 d §§ har ändrats genom beslut av riksdagen (prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:FiU1, rskr. 2013/12:56, SFS 2013:957), men dessa ändringar har inte trätt i kraft. Regeringen har föreslagit att den av riksdagen beslutade lagen (2013:957) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska utgå utan att ha trätt i kraft (prop. 2013/14:246). De nu föreslagna ändringarna görs därför utan beaktande av bestämmelserna i deras lydelse enligt SFS 2013:957.

## 7 Konsekvensanalys

### 7.1 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten beräknas utifrån att kvotpliktssystemet inte har genomförts i enlighet med vad regeringen har föreslagit i prop. 2013/14:246.

Energiskatten för dieselbränsle, miljöklass 1, uppgår enligt tidigare riksdagsbeslut för 2015 till 1 833 kronor per kubikmeter.

Befrielsen från energiskatt för fettsyrametylester (Fame) som låginblandas i dieselbränsle minskas från 84 procent till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Detta innebär en höjning med 1 393 kronor per

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

<sup>12</sup> Agreement on Technical Barriers to Trade (1995) (TBT-avtalet).

kubikmeter för låginblandad Fame. Totalt uppgår då energiskatten till 1 686 kronor per kubikmeter vilket motsvarar energiskatt efter energiinnehåll.

Befrielsen från energiskatt för höginblandad Fame minskas från 100 procent till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Detta innebär en höjning med 1 026 kronor per kubikmeter för höginblandad Fame jämfört med 2014.

I och med den höjda energiskatten på låginblandad Fame bedöms skatteintäkterna öka med 0,33 miljarder kronor 2015. Den införda energiskatten på höginblandad Fame medför ökade skatteintäkter med 0,06 miljarder kronor 2015. Förslaget bedöms sammantaget innebära att skatteintäkterna ökar med ungefär 0,38 miljarder kronor 2015. Effekterna över tid samt bruttoeffekt och varaktig effekt redovisas i tabell 7.1 nedan.

**Tabell 7.1 Offentligfinansiella effekter av ändrade skatteregler. Bruttoeffekt 2015, periodiserad nettoeffekt år 2015-2018<sup>1</sup> samt varaktig effekt (miljarder kronor)**

	Brutto	Netto				Varaktig
	2015	2015	2016	2017	2018	
<b>Energiskatt efter energiinnehåll för Fame</b>	<b>0,42</b>	<b>0,38</b>	<b>0,35</b>	<b>0,35</b>	<b>0,32</b>	<b>0,41</b>
Varav höginblandad	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,06
Varav låginblandad	0,36	0,33	0,30	0,30	0,28	0,35
<b>Slopade begränsning av skattebefrielse för HVO</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

<sup>1</sup> Statsstödsgodkännandet gäller endast till och med den 31 december 2015.

Anm: Beloppen är avrundade och summerar inte alltid.

Den slopade begränsningen av skattebefrielsen för HVO bedöms inte ha några offentligfinansiella effekter för 2015, eftersom volymerna av HVO för respektive större aktör då bedöms ligga under 15 procent. Den offentligfinansiella effekten av regeländringen ikraftträdandeåret bedöms alltså vara noll. Detsamma bedöms gälla för perioden 1 maj–31 december 2014.

Med tanke på att HVO är ett nytt bränsle och användningen i Sverige hittills ökat snabbt föreligger en osäkerhet kring den framtida användningen. Finansdepartementet kommer att följa utvecklingen inom ramen för sin ordinarie prognosverksamhet över de totala skatteintäkterna, men bedömer att det vid beräkningen av den offentligfinansiella effekten inte finns tillräckliga skäl att frångå beräkningskonventionerna och dess antagande om fasta volymer för åren efter ikraftträdandet.

## 7.2 Effekter för företagen och hushållen

Det är angeläget att ge stabila villkor för de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel. Förslaget åtgärdar den konstaterade överkompensationen och minskar även risken för framtida överkompensation.

Förslaget för Fame som låginblandas i dieselbränsle påverkar blandningens pris vid pump. Preiseffekten beror på hur mycket Fame som blandas in. För dieselbränsle med fem procents inblandningsnivå av Fame bedöms priset vid pump öka med knappt 9 öre per liter inklusive moms. Det dieselbränsle som distribueras via drivmedelsbolagens tankstationer innehåller vanligtvis 5–7 procent Fame (se Energimyndigheten (2013) Analys av marknaderna för biodrivmedel). Därför påverkas sannolikt merparten av de företag och hushåll som tankar dieselbränsle vid tankbolagens tankstationer. Pumppriseffekt på höginblandad Fame beror på inblandningsnivå. För Fame är pumppriseffekt, inklusive moms, vid 100 procent Fame 1,28 kronor per liter. För lägre inblandningsnivåer blir pumppriseffekten lägre.

Genom att regeringens överkompensationsrapportering till Europeiska kommissionen inte begränsas till att ske årsvis, kan en viss ökning ske av den administrativa bördan för de skattskyldiga då de oftare än i dag kan behöva lämna de uppgifter som regeringen behöver för denna rapportering.

*Sveriges Bussföretag, Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting och TRB Sverige AB* har anfört att busstrafik och åkerier kommer att ställa om från att köra fordonen på ren Fame till att återigen köra dem på fossilt dieselbränsle. Det är dock en förutsättning för Sveriges möjlighet att även fortsatt ge hel eller delvis befrielse från energiskatt och koldioxidskatt för biodrivmedel att statsstödsreglerna uppfylls. I annat fall är stödet ett otillåtet statsstöd som kan resultera i återkrav av stödbeloppet, inklusive ränta, från berörda företag. I detta ligger att uppkommen överkompensation måste åtgärdas inklusive säkerhetsmarginal.

Förslaget kan leda till något högre priser inom bl.a. kollektivtrafiken. Ett exempel är en buss som kör med 100 procent Fame mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Förslaget bedöms innebära att kostnaden per resa skulle öka med 21,90 kronor ( $4,3\text{mil} \cdot 41/\text{mil} \cdot 1,026\text{kr/l} \approx 18\text{ kr}$ ). Om bussen har 20 betalande resenärer och hela kostnadsökningen övervältras på biljettpriset innebär detta en prishöjning med 0,95 kronor per enkelbiljett inklusive moms ( $1,06 \cdot 18\text{ kr}/20\text{ resenärer}$ ). *Perstorp, Hållbar Kemi 2030, LRF Östergötland* och *Business Region Göteborg AB* anför att förslaget kommer ha negativa sysselsättningseffekter. Regeringen bedömer dock effekterna på sysselsättningen som begränsade, särskilt i förhållande till de effekter som är förknippade med att inte åtgärda överkompensationen och därmed riskera återkrav av ett otillåtet statsstöd.

### 7.3 Effekter för miljön

Vissa remissinstanser har anfört att förslaget kan leda till minskad användning av Fame i Sverige. Det bör dock noteras att denna jämförelse utgår från situationen där Fame är överkompenserad och billigare än fossilt dieselbränsle. Det förlängda statsstöds godkännandet för godkännande av skattebefrielsen för tid efter 30 april 2014 vilar på åtaganden för att förhindra överkompensation för Fame med en säkerhetsmarginal under stödperioden. Om åtagandena inte uppfylls gäller inte statsstöds godkännandet och skattebefrielsen av biodrivmedel är ett otillåtet statsstöd som kan resultera i återkrav av stödbeloppet, inklusive ränta, från berörda företag. Regeringen anser att åtgärden därför är nödvändig för att ge de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel stabila villkor, även om förslaget utifrån tidigare marknadssituation kan leda till minskad användning av Fame. Förslaget bedöms inte försämra biodrivmedlens konkurrensvillkor i en sådan utsträckning att målet om att minska klimatgaserna med 40 procent påverkas. Förslaget bedöms inte heller påverka möjligheterna för Sverige att uppfylla målet om 50 procent förnybar energi i Sverige 2020. Sverige har ett mål om 10 procent förnybart i transportsektorn 2020. Den förnybara andelen i transportsektorn beräknades av Energimyndigheten uppgå till 12,6 procent 2012. Andelen förnybart i transportsektorn ökade 2013 preliminärt till 15,6 procent. Förslaget bedöms inte riskera uppfyllandet av målet om 10 procent förnybart i transportsektorn 2020.

Den slojade begränsningen av skattebefrielsen för HVO bedöms på sikt öka användningen av HVO. Då HVO är ett förnybart drivmedel bedöms detta på sikt öka andelen förnybart i transportsektorn.

### 7.4 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget bedöms medföra vissa behov av bl.a. informationsinsatser av enklare slag från Skatteverkets sida till berörda företag i anslutning till ikraftträdandet av förslaget. Skatteverket har beräknat att det kommer att uppstå en engångskostnad om 340 000 kronor. Kostnaden bedöms försumbar och kan rymmas inom befintliga och beräknade anslagsramar för utgiftsområdet.

Förslaget bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

## 8 Författningskommentar

### 7 kap.

#### 3 a §

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i andra motorbränslen än de som avses i 3 c eller 3 d §§. Exempel på motorbränslen som omfattas av paragrafen är E85 och höginblandad Fame.

I förekommande fall innehåller bränslebeståndsdelar även delar som inte är av biomassersprung. Det kan exempelvis röra sig om fossila denatureringsmedel i etanol eller en andel av Fame som framställts av fossil metanol. Exempelvis tillverkas RME, som är en typ av Fame, genom att metanol används för att förestra rapsolja till RME och glycerol. Glycerolen i rapsoljan byts ut mot metanol, vilket innebär att en av de 19 kolatomerna i RME kommer från metanol som oftast är fossil. Detta kan även uttryckas som att 5,3 procent av kolatomerna i RME är fossila i det fall att fossil metanol används vid tillverkningen. Avdraget ska endast omfatta den del av beståndsdelen som härrör från biomassa.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en begränsning av avdragsrätten för Fame enligt KN-nummer 3824 90 99. För andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än Fame innebär förslaget inga ändringar av avdragsrättens omfattning. Detta framgår av paragrafens *första stycke 2*.

#### 3 b §

Paragrafen upphör att gälla. Genom den reglerades avdragsrätten för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Skattebefrielsen för dessa bränslen regleras nu istället genom 3 c respektive 3 d §. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter (HVO) eller syntetiska motorbränslen. Ändringen innebär att den tidigare volymmässiga begränsningen för avdragsrätten för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller dieselbränsle, men som framställts av biomassa, slopas.

#### 3 c §

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som låginblandas i bensin eller annat motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2.

Bränslebeståndsdelar kan innehålla delar som inte är av biomassersprung. Hur avdraget ska beräknas i dessa fall berörs närmare under 3 a §.

Ändringen i paragrafens *första stycke* är en följdändring med anledning av att 3 b § upphör att gälla. Paragrafens *första stycke* ändras även redaktionellt i förtydligande syfte genom att ordet ”bränslet” byts ut mot ”motorbränslet”.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, reglerar skattebefrielsen för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin, men som framställts av



biomassa. Avdragsrätten för dessa bränslen gäller enligt 3 a §, vilket innebär att avdrag får göras för ett belopp motsvarande hela energiskatten och hela koldioxidskatten på den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

I paragrafens *tredje stycke* görs en mindre redaktionell ändring.

### 3 d §

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som låginblandas i dieselbränsle eller annat motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3.

Bränslebeståndsdelar kan innehålla delar som inte är av biomasseursprung. Hur avdraget ska beräknas i dessa fall berörs närmare under 3 a §.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en begränsning av avdragsrätten för Fame enligt KN-nummer 3824 90 99. För andra beståndsdelar som utgörs av biomassa än Fame innebär förslaget inga ändringar av avdragsrättens omfattning. Detta framgår av paragrafens *första stycke 2*. I *första stycket* görs också en följdändring med anledning av att 3 b § upphör att gälla. Paragrafens *första stycke* ändras även redaktionellt i förtydligande syfte genom att ordet ”bränslet” byts ut mot ”motorbränslet”.

Paragrafens *tredje stycke*, som är nytt, reglerar skattebefrielsen för bränslen som har samma KN-nummer som fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Avdragsrätten för dessa bränslen gäller enligt 3 a §, vilket innebär att avdrag får göras för ett belopp motsvarande hela energiskatten och hela koldioxidskatten på den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

I paragrafens *fjärde stycke* görs en mindre redaktionell ändring.

### 4 a §

Ändringen i paragrafens *första stycke* görs för att tydliggöra att regeringens rapportering till Europeiska kommissionen inte är begränsad till att ske årsvis, när det gäller frågan om huruvida skattebefrielsen medför överkompensation eller inte. Detta kan medföra att en skattskyldig oftare än årligen på begäran kan behöva lämna de uppgifter som regeringen behöver för denna rapportering.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2015 och tillämpas från och med detta datum, med undantag för 7 kap. 3 d § tredje stycket i den nya lydelsen som tillämpas för tid från och med den 1 maj 2014. En skattskyldig kan hos Skatteverket begära omprövning av skattebeslut i de fall där 15-procentsregeln begränsat skattebefrielsen under perioden från och med den 1 maj 2014 till ikraftträdandet.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Den upphävda paragrafen (7 kap. 3 b §) gäller dock inte för förhållanden som avses i 7 kap. 3 d § tredje stycket och som hänför sig till tiden från och med den 1 maj 2014. Detta innebär att den upphävda paragrafen är tillämplig då skattskyldighet inträtt före den 1 maj 2014 avseende förhållanden som avses i 7 kap. 3 d § tredje stycket samt före den 1 januari 2015 avseende övriga bestämmelser.

# Lagförslag i promemorian Ändrad beskattning av vissa biodrivmedel

Bilaga 1

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi<sup>1</sup>

*dels att 7 kap. 3 b § ska upphöra att gälla,*

*dels att 7 kap. 3 a, 3 c – 3 d §§ och 4 a §§ ska ha följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap**

#### **3 a §<sup>2</sup>**

Om inte annat följer av 3 b–3 d §§ får en skattskyldig göra avdrag för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på bränsle som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle, upp till belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av beståndsdel som framställts av biomassa.

Om inte annat följer av 3 c–3 d §§ får en skattskyldig, på bränsle som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle, göra avdrag upp till belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av beståndsdel som framställts av biomassa för

*1. energiskatt med 8 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, eller*

*2. energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av annan beståndsdel än som anges under 1 och som framställts av biomassa.*

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 kap. 3 b § 2012:798.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2012:798.

Första stycket gäller dock inte för biogas eller för den beståndsdel av motorbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 som utgörs av etanol.

3 c §<sup>3</sup>

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 89 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av bränslet som utgörs av *annan* beståndsdel som framställts av biomassa *än sådan som avses i 3 b §*. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 89 procent och för koldioxidskatt med 100 procent på den andel av bränslet som utgörs av beståndsdel som framställts av biomassa. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

*Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får den skattskyldige dock göra avdrag enligt 3 a § för belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränsle som bränslet utgör.*

Med redovisningsperiod förstås här period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Om beståndsdelens utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2012:798.

3 d §<sup>4</sup>

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige *göra avdrag för energiskatt med 84 procent och för koldioxidskatt med 100 procent* på den andel av bränslet som utgörs av *annan* beståndsdel som framställts av biomassa *än sådan som avses i 3 b §*. Avdrag får dock under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av bränslet som utgörs av beståndsdel som framställts av biomassa, *göra avdrag för*

*1. energiskatt med 8 procent och för koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdel utgörs av fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99, eller*

*2. för energiskatt med 84 procent och för koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdel utgörs av annan beståndsdel än som anges under 1 och som framställts av biomassa.*

Avdrag enligt första stycket får under respektive redovisningsperiod endast göras för skatt motsvarande skatten på beståndsdelens andel av motorbränslet till den del som uppgår till högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

*Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3, får den skattskyldige dock göra avdrag enligt 3 a § för belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränsle som bränslet utgör.*

Med redovisningsperiod förstås här period enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

Första stycket gäller endast om motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2012:798.

En skattskyldig som gör avdrag för skatt på bränsle enligt 3–4 §§ är skyldig att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin *årliga* rapportering till Europeiska kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statliga stöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

En skattskyldig som gör avdrag för skatt på bränsle enligt 3–4 §§ är skyldig att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin rapportering till Europeiska kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statliga stöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
  2. Bestämmelserna i 7 kap. 3 d § tredje stycket i den nya lydelsen tillämpas dock för tid från och med den 1 maj 2014.
  3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Den upphävda paragrafen gäller dock för förhållanden som avses i 7 kap. 3 d § tredje stycket och som hänför sig till tiden före den 1 maj 2014.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2012:798

## Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 2

Följande remissinstanser har yttrat sig över promemorian:

Kammarrätten i Sundsvall, Kommerskollegium, Tullverket, Skatteverket, Skogsstyrelsen, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Energimyndigheten, BIL Sweden, Energigas Sverige, Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Skogsindustrierna, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet samt Svenskt Näringsliv

Följande avstår från att lämna yttrande eller har inte avhört:

Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Tillväxtanalys, Naturskyddsföreningen, Regelrådet samt Svensk Energi.

Utanför remisslistan har även följande inkommit med svar:

Östsvenska Handelskammaren, Scania CV AB, Buss i Väst AB, Stenungsunds kommun, Energikontoret Östra Götaland, Sveriges Frö- och Oljeväxtodlare, Business Region Göteborg AB, Preem AB, Arizona Chemical AB, Sveriges Bussföretag, Perstorp BioProducts AB, Neste Oil AB, Södra Skogsägarnas ekonomiska förening, FAC Flygbussarna Airport Coaches AB, Svensk kollektivtrafik, Veolia Transport Sverige AB, TRB Sverige AB, Västsvenska kemiindustriklustret, Aarhuskarlshamn Sweden AB, Hållbar Kemi 2030, Sveriges Bussresearrangörer, Ecobränsle i Karlshamn AB, Statoil Fuel & Retail Sverige AB, Biofuel Express AB, Lantmännen Energi AB, Magnus Nilsson Production, Fuel Point AB, Lantbrukarnas Riksförbund i Östergötland, Energifabriken AB, Gröna Bilister, Värmlandsmetanol AB, Swea Energi AB, Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting, Skärgårdsredarna, Sveriges Energiföreningars Riksorganisation (SERO), Ecopar samt Sveriges Åkeriföretag.