

Lagrådsremiss

Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen för 2013

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 31 maj 2012

Peter Norman

Monica Falck
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att bolagsskatten och expansionsfondsskatten sänks med en procentenhet. Den senare sänkningen föreslås utformas så att den även träffar redan gjorda fondavsättningar.

I lagrådsremissen föreslås även förenklade regler vid nedsättning av egenavgifter. Ändringen innebär att kravet att villkoren i Europeiska kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse ska vara uppfyllda tas bort liksom kravet att avdraget ska begäras i inkomstdeklarationen. Även skyldigheten att i deklarationen lämna vissa uppgifter tas bort.

I lagrådsremissen presenteras vidare ett klimat- och energiskattepaket. De frågor som behandlas i detta är den framtida hanteringen av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel, slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter samt befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper.

När det gäller biodrivmedel föreslås följande ändringar. Omfattningen av skattebefrielsen för hållbara motorbränslen som framställs av biomassa åstadkoms genom direkt reglering i lagen om skatt på energi. Dagens möjlighet för regeringen att ge skattelättnader genom dispensbeslut för sådana bränslen slopas. För låginblandning av upp till och med 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja ges befrielse från koldioxidskatt. Befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensin minskas från 100 procent till 89 procent av den energiskatt som gäller för bensin medan befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i dieselolja minskas från 100 procent till 84 procent av den energiskatt som gäller för dieselolja. För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja tas koldioxidskatt och energiskatt ut med de belopp som gäller

för likvärdigt fossilt bränsle. Hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter, s.k. HVO, ges fortsatt befrielse från koldioxidskatt och energiskatt upp till och med 15 volymprocent HVO i dieselolja. E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt drivmedel utan fossilt innehåll ges fortsatt full befrielse från koldioxidskatt och energiskatt.

I lagrådsremissen redovisar vidare regeringen sin bedömning av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel för 2014 och framåt.

När det gäller värmeproduktion föreslås följande ändringar. Koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas för framställning av värme i kraftvärmeanläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsätter. Koldioxidskatten slopas även för bränslen som i kraftvärme- eller fjärrvärmelanläggningar förbrukas för framställning av värme som levereras till industriverksamheter inom handelssystemet.

Ändrade krav föreslås för befrielse från fordonsskatt för nya bilar som är mindre skadliga för miljön. Kraven för skattebefrielse skärps och det högsta koldioxidutsläpp som är tillåtet för att omfattas av skattebefrielsen blir beroende av bilens vikt. Det högsta tillåtna koldioxidutsläppet bestäms genom en beräkning som utgår från det regelverk som gäller för koldioxidutsläpp enligt Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya personbilar. Bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle eller gasbränsle tillåts ha högre koldioxidutsläpp. För elbilar och laddhybrider ställs krav på hur mycket elektrisk energi bilen får förbruka vid drift. Skattebefrielsen föreslås utvidgas till att även omfatta nya husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Syftet med ändringen är att skattebefrielsen även fortsättningsvis ska stimulera till köp av bilar som har låga koldioxidutsläpp, men också vara ett incitament för köp av bilar som är energieffektiva. Avsikten är vidare att de krav som måste uppfyllas för att omfattas av skattebefrielsen ska kunna tillämpas vid upphandling eller i andra situationer där det finns behov av att styra mot bilar som har låga koldioxidutsläpp.

Förslagen föranleder ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229), lagen (1994:1776) om skatt på energi, socialavgiftslagen (2000:980), vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2009:1496) om ändring i lagen om skatt på energi, lagen (2009:1497) om ändring i lagen om skatt på energi samt i skatteförfarandelagen (2011:1244). Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. Förslaget till lag 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 2013, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering så kommer att ske, blir beroende av de bedömningar av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehoven samt de prioriteringar som regeringen kommer att göra i det slutliga arbetet med budgetpropositionen efter sommaren 2012.

Innehållsförteckning

1	Beslut	5
2	Lagtext	6
2.1	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i socialavgifts-lagen (2000:980).....	17
2.4	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	19
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	22
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	24
2.7	Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)	28
3	Ärendet och dess beredning	30
4	Direkt skatt.....	30
4.1	Sänkt bolagsskatt.....	30
4.1.1	Bakgrund	30
4.1.2	Överväganden och förslag	35
4.1.3	Konsekvensanalys	38
4.2	Sänkt expansionsfondsskatt.....	39
4.2.1	Bakgrund	39
4.2.2	Överväganden och förslag	40
4.2.3	Konsekvensanalys	43
4.3	Förenklade regler vid nedsättning av egenavgifter.....	43
4.3.1	Överväganden och förslag	43
4.3.2	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser....	45
4.3.3	Konsekvensanalys	45
5	Klimat- och energiskattepaket.....	46
5.1	Framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel.....	46
5.1.1	Bakgrund	46
5.1.2	Överväganden och förslag	50
5.1.3	Konsekvensanalys	58
5.2	Slopad koldioxidsskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter	61
5.2.1	Bakgrund	61
5.2.2	Överväganden och förslag	62
5.2.3	Konsekvensanalys	65
5.3	Befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper.....	66
5.3.1	Bakgrund	66
5.3.2	Ändrade krav för befrielse från fordonsskatt	67
5.3.3	Konsekvensanalys	76

6	Sammanfattning av offentligfinansiella effekter.....	79
7	Författningskommentar.....	82
7.1	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	82
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	84
7.3	Förslaget till lag om ändring i socialavgiftslagen (2000:980).....	90
7.4	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	91
7.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	92
7.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	93
7.7	Förslaget till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).....	93
Bilaga 1	Utdrag ur promemorians lagförslag.....	95
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna för de delar av promemorian som omfattas av lagrådsremissen.....	118

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i socialavgiftslagen (2000:980),
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
5. lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
6. lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
7. lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 33 kap. 8 och 16 §§, 34 kap. 6, 8, 10, 18 och 20 §§, 50 kap. 5 § samt 65 kap. 8 och 10 §§ inkomstskattelagen (1999:1229)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

33 kap.

8 §²

Med *kapitalunderlaget för räntefördelning* för en enskild näringsidkare avses skillnaden mellan värdet på tillgångarna och värdet på skulderna i näringsverksamheten vid det föregående beskattningsårets utgång

ökad med

– underskott av näringsverksamheten under det föregående beskattningsåret till den del avdrag för underskottet inte har gjorts enligt någon av de bestämmelser som anges i 14 kap. 22 § första och andra styckena,

– kvarstående sparat fördelningsbelopp,

– en sådan övergångspost som avses i 14 §, och

– en sådan särskild post vid arv, gåva m.m. som avses i 15–17 §§,

minskad med

– 73,7 procent av expansionsfonden enligt 34 kap. vid det föregående beskattningsårets utgång, och

– sådana tillskott i näringsverksamheten under det föregående beskattningsåret som gjorts i annat syfte än att varaktigt öka kapitalet i verksamheten.

– 74,7 procent av expansionsfonden enligt 34 kap. vid det föregående beskattningsårets utgång, och

16 §³

Den särskilda posten uppgår till ett belopp som motsvarar det negativa kapitalunderlag för räntefördelning som hänför sig till förvärvet, beräknat vid förvärvstidpunkten. Posten får dock inte överstiga ett belopp som motsvarar den ersättning som lämnas för fastigheten minskad med det högsta värdet för fastigheten vid

Den särskilda posten uppgår till ett belopp som motsvarar det negativa kapitalunderlag för räntefördelning som hänför sig till förvärvet, beräknat vid förvärvstidpunkten. Posten får dock inte överstiga ett belopp som motsvarar den ersättning som lämnas för fastigheten minskad med det högsta värdet för fastigheten vid

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2008:1343.

³ Senaste lydelse 2008:1343.

förvärvstidpunkten enligt 12 § eller 13 § och ökad med 73,7 procent av en övertagen expansionsfond till den del den avser fastigheten. Ett åtagande att ta över expansionsfonden räknas inte som ersättning.

Om en del av fastigheten övergår till någon annan ägare, ska posten minskas i motsvarande mån.

Om fastigheten och driften av den räknas till olika näringsverksamheter och förvärvaren eller hans närstående inom två år före förvärvet eller efter förvärvet skjutit till kapital i mer än obetydlig omfattning till den näringsverksamhet som driften räknas till, ska posten minskas i motsvarande mån.

förvärvstidpunkten enligt 12 § eller 13 § och ökad med 74,7 procent av en övertagen expansionsfond till den del den avser fastigheten. Ett åtagande att ta över expansionsfonden räknas inte som ersättning.

34 kap.

6 §⁴

För enskilda näringsidkare får expansionsfonden uppgå till högst ett belopp som motsvarar 135,69 procent av kapitalunderlaget för expansionsfond.

För enskilda näringsidkare får expansionsfonden uppgå till högst ett belopp som motsvarar 133,87 procent av kapitalunderlaget för expansionsfond.

8 §⁵

En särskild post får beräknas om en fastighet förvärvas genom arv, testamente eller gåva eller genom bodelning med anledning av äktenskapsskillnad eller makes död och summan av egen och övertagen expansionsfond överstiger 135,69 procent av summan av förvärvarens kapitalunderlag för expansionsfond och det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet. Förvärvarens kapitalunderlag och expansionsfond ska beräknas vid utgången av beskattningsåret före förvärvet medan det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet och den övertagna expansionsfonden beräknas vid förvärvstidpunkten.

En särskild post får beräknas om en fastighet förvärvas genom arv, testamente eller gåva eller genom bodelning med anledning av äktenskapsskillnad eller makes död och summan av egen och övertagen expansionsfond överstiger 133,87 procent av summan av förvärvarens kapitalunderlag för expansionsfond och det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet. Förvärvarens kapitalunderlag och expansionsfond ska beräknas vid utgången av beskattningsåret före förvärvet medan det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet och den övertagna expansionsfonden beräknas vid förvärvstidpunkten.

Första stycket gäller bara under förutsättning att villkoren i 18 § är uppfyllda och om fastigheten är kapitaltillgång såväl hos den tidigare ägaren som hos förvärvaren.

⁴ Senaste lydelse 2008:1343.

⁵ Senaste lydelse 2008:1343.

10 §⁶

Den särskilda posten får öka kapitalunderlaget för expansionsfond med ett så stort belopp att expansionsfonden motsvarar högst 135,69 procent av kapitalunderlaget som avses i 8 §.

Kapitalunderlaget får ökas med posten bara så länge någon del av fastigheten finns kvar i näringsverksamheten. Om expansionsfonden ett visst år uppgår till eller är lägre än 135,69 procent av kapitalunderlaget före ökningen med posten, upphör rätten att öka kapitalunderlaget med posten.

Den särskilda posten får öka kapitalunderlaget för expansionsfond med ett så stort belopp att expansionsfonden motsvarar högst 133,87 procent av kapitalunderlaget som avses i 8 §.

Kapitalunderlaget får ökas med posten bara så länge någon del av fastigheten finns kvar i näringsverksamheten. Om expansionsfonden ett visst år uppgår till eller är lägre än 133,87 procent av kapitalunderlaget före ökningen med posten, upphör rätten att öka kapitalunderlaget med posten.

18 §⁷

Om reelltillgångar i en enskild näringsverksamhet övergår till en obegränsat skattskyldig fysisk person genom arv, testamente, gåva eller bodelning och mottagaren tar över hela näringsverksamheten, en verksamhetsgren eller en ideell andel av en verksamhet eller av en verksamhetsgren, får mottagaren helt eller delvis ta över en expansionsfond, om

– mottagaren vid arv eller testamente skriftligen förklarar att han tar över fonden eller delen av fonden, eller

– parterna vid gåva eller bodelning träffar skriftligt avtal om övertagandet.

Utöver vad som sägs i första stycket krävs att

1. mottagaren övertar tillgångar vars värde, minskat med övertagna skulder, motsvarar minst 73,7 procent av den övertagna expansionsfonden eller delen av fonden, och

1. mottagaren övertar tillgångar vars värde, minskat med övertagna skulder, motsvarar minst 74,7 procent av den övertagna expansionsfonden eller delen av fonden, och

2. vad som övertas av fonden uppgår till högst så stor del av hela fonden som de övertagna reelltillgångarna utgör av samtliga reelltillgångar i näringsverksamheten.

Expansionsfonden får dock inte tas över till den del den överstiger 185 procent av det värde som reelltillgångarna i näringsverksamheten uppgick till vid utgången av det tredje beskattningsåret före det aktuella beskattningsåret (jämförelsebeloppet). Om fonden bara delvis tas över, får den övertagna fondens värde högst uppgå till så stor del av jämförelsebeloppet som de övertagna reelltillgångarna utgör av samtliga reelltillgångar vid tidpunkten för överföringen. Värdet av reelltillgångarna ska beräknas på det sätt som anges i 33 kap. 12 § första stycket och 13 §.

⁶ Senaste lydelse 2008:1343.

⁷ Senaste lydelse 2008:1343.

Som skuld enligt andra stycket 1 ska räknas också sådana avdrag som avses i 33 kap. 11 §.

Om expansionsfonden helt eller delvis tas över, anses den som tar över fonden själv ha gjort avsättningarna och avdragen för dem.

20 §⁸

En expansionsfond upphör utan att bestämmelserna i 14–16 §§ blir tillämpliga om en enskild näringsidkare

– överlåter samtliga reelltillgångar i näringsverksamheten till ett aktiebolag som han äger aktier i eller genom överlåtelsen kommer att äga aktier i,

– begär att expansionsfonden inte ska återföras, och
– gör ett tillskott till bolaget – gör ett tillskott till bolaget som motsvarar minst 73,7 procent som motsvarar minst 74,7 procent av expansionsfonden. av expansionsfonden.

I 48 kap. 12 § finns bestämmelser om beräkningen av omkostnadsbeloppet för aktierna.

50 kap.

5 §⁹

Anskaffningsutgiften ska *ökas* med

– den skattskyldiges tillskott till bolaget,
– belopp som tagits upp som den skattskyldiges andel av bolagets inkomster,

– 26,3 procent av avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., – 25,3 procent av avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap.,

– 73,7 procent av expansionsfond som förs över från andel i handelsbolag till enskild näringsverksamhet enligt 34 kap. 22 §, och – 74,7 procent av expansionsfond som förs över från andel i handelsbolag till enskild näringsverksamhet enligt 34 kap. 22 §, och

– det belopp som framgår vid en tillämpning av bestämmelserna om överlåtelse av privata tillgångar till underpris i 53 kap. 5 §.

Anskaffningsutgiften ska *minska* med

– den skattskyldiges uttag ur bolaget,
– belopp som dragits av som den skattskyldiges andel av bolagets underskott,

– negativt fördelningsbelopp till den del räntefördelningen minskat ett underskott i inkomstslaget näringsverksamhet,

– 26,3 procent av återförda avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., och – 25,3 procent av återförda avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., och

– 73,7 procent av expansionsfond som förs över från enskild näringsverksamhet till andel i handelsbolag enligt 34 kap. 19 §. – 74,7 procent av expansionsfond som förs över från enskild näringsverksamhet till andel i handelsbolag enligt 34 kap. 19 §.

⁸ Senaste lydelse 2008:1343.

⁹ Senaste lydelse 2008:1343.

65 kap.

8§¹⁰

Expansionsfondsskatten är 26,3 procent av det belopp som dras av vid avsättning till expansionsfond enligt 34 kap. När avdraget återförs ska ett belopp som motsvarar 26,3 procent av minskningen av expansionsfonden tillgodoräknas vid debiteringen av slutlig skatt.

Expansionsfondsskatten är 25,3 procent av det belopp som dras av vid avsättning till expansionsfond enligt 34 kap. När avdraget återförs ska ett belopp som motsvarar 25,3 procent av minskningen av expansionsfonden tillgodoräknas vid debiteringen av slutlig skatt.

10 §¹¹

För juridiska personer är den statliga inkomstskatten 26,3 procent av den beskattningsbara inkomsten.

För juridiska personer är den statliga inkomstskatten 25,3 procent av den beskattningsbara inkomsten.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången vid beskattningen 2014, om inte något annat anges i punkterna 2–4.

2. Bestämmelserna i 33 kap. 8 och 16 §§ samt 34 kap. 8 och 10 §§ i sina nya lydelse tillämpas första gången vid beskattningen 2015.

3. Vid beskattningen 2014 ska samtliga kvarvarande avdrag för avsättning till expansionsfond som har gjorts enligt äldre bestämmelser anses återförda och genast återavsatta till expansionsfond den 1 januari 2013. Vid återföringen tillämpas bestämmelserna i sina äldre lydelse och vid återavsättningen tillämpas bestämmelserna i sina nya lydelse. Vid bestämmande av det belopp som expansionsfonden högst får uppgå till tillämpas i fråga om återavsättningen 34 kap. 6 och 10 §§ i sina äldre lydelse och vid tillämpningen av 34 kap. 13 § tillämpas 50 kap. 5 § i sin äldre lydelse. Bestämmelsen i 34 kap. 13 § andra stycket tillämpas inte i fråga om återavsättning.

4. Bestämmelsen i 65 kap. 10 § i sin nya lydelse tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2012.

¹⁰ Senaste lydelse 2008:1343.

¹¹ Senaste lydelse 2011:1271.

2.2 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 dels att 2 kap. 12 §, 6 a kap. 2 § och 9 kap. 5 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 7 kap. 3 a–3 d och 4 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Regeringen får i särskilda fall helt eller delvis medge befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på

1. bränsle som framställs av biomassa, eller

2. annat bränsle än som avses i 1, som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter.

Första stycket gäller även om bränslet ingår som en beståndsdel i ett annat bränsle.

Föreslagen lydelse

2 kap.

12 §¹

Regeringen får i särskilda fall helt eller delvis medge befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränsle som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter.

6 a kap.

2 §²

Om råttalolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttalolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttalolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 93 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle

Om råttalolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a *eller 17 a*, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

¹ Senaste lydelse 2010:1824.

² Senaste lydelse 2009:1495.

enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttalolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 b, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 6 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

7 kap.

3 a §

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.

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.

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 b §

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3, får den skattskyldige under respektive redovisningsperiod endast göra avdrag enligt 3 a § för skatt som motsvarar skatten på den andel av motorbränsle som bränslet utgör och till den del som uppgår till högst 15 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som detta bränsle ingår i och för vilket den skattskyldige ska redovisa skatt under redovisningsperioden.

Med redovisningsperiod förstås här redovisningsperiod enligt 26 kap. 10 eller 17 § eller en

händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen (2011:1244).

3 c §

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.

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 hänförs till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

3 d §

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 (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.

4 a §

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.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om

9 kap.

5 §³

Beskattningsmyndigheten	Beskattningsmyndigheten
medger, i den omfattning som anges i andra–fjärde styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9–11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.	medger, i den omfattning som anges i andra–fjärde styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9 a, 9 b, 10, 11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten,

2. annat ändamål än som avses under 1, med hela energiskatten på elektrisk kraft och med hela energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten på bränsle.

Om leverans skett för tillverkningsprocessen i sådan industriell verksamhet som tillhör en verksamhetskategori som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG⁴, senast ändrat genom Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/29/EG⁵, medges dock återbetalning enligt

1. andra stycket 1 b med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och

³ Senaste lydelse 2009:1495.

⁴ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32 (Celex 32003L0087).

⁵ EUT L 140, 5.6.2009, s. 63 (Celex 32009L0029).

100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och 2. andra stycket 1 c med 70 procent av energiskatten och 100 procent av koldioxidskatten.

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, ska energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärmeproduktion.

För bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon återbetalning av skatt enligt denna paragraf.

Har beslut om preliminär skattesats meddelats enligt 9 kap. 9 b § medges återbetalning enligt den lägre koldioxidskattesats eller, beträffande råttolja, energiskattesats som följer av beslutet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
 3. För avdrag för energi- och koldioxidskatt enligt 7 kap. 3 c § på bränsle motsvarande beståndsdel framställd av biomassa medges befrielsen upp till fem volymprocent per redovisningsperiod beräknad utifrån beståndsdelar i bränsle för vilka skattskyldighet och redovisnings-skyldighet inträtt efter årsskiftet.

2.3 Förslag till lag om ändring i socialavgiftslagen (2000:980)

Härigenom föreskrivs i fråga om socialavgiftslagen (2000:980)¹ dels att 3 kap. 19 § ska upphöra att gälla, dels att 3 kap. 18 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

18 §²

Vid beräkning av egenavgifter ska, *efter begäran i inkomstdeklarationen,* avdrag göras med 5 procent av avgiftsunderlaget, dock högst med 10 000 kronor per år.

Första stycket gäller bara

1. till den del avgiftsunderlaget utgörs av näringsverksamhet,

2. om den del av avgiftsunderlaget som utgörs av avgiftspliktig inkomst av näringsverksamhet överstiger 40 000 kronor,

3. om den avgiftsskyldige vid ingången av beskattningsåret har fyllt 26 men inte 65 år och inte bara ska betala ålderspensionsavgiften enligt 16 §, *och*

4. om avdraget uppfyller villkoren för att utgöra stöd av mindre betydelse enligt

– kommissionens förordning (EG) nr 1998/2006 av den 15 december 2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget på stöd av mindre betydelse,

– kommissionens förordning (EG) nr 875/2007 av den 24 juli 2007 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse inom fiskerisektorn och om ändring av förordning nr 1860/2004, eller

– kommissionens förordning (EG) nr 1535/2007 av den

Vid beräkning av egenavgifter ska avdrag göras med 5 procent av avgiftsunderlaget, dock högst med 10 000 kronor per år.

utgörs av avgiftspliktig inkomst av

2. om den del av avgiftsunderlaget som utgörs av avgiftspliktig inkomst av näringsverksamhet överstiger 40 000 kronor, *och*

3. om den avgiftsskyldige vid ingången av beskattningsåret har fyllt 26 men inte 65 år och inte bara ska betala ålderspensionsavgiften enligt 16 §.

¹ Senaste lydelse av 3 kap. 19 § 2010:436.

² Senaste lydelse 2011:1257.

20 december 2007 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse inom sektorn för produktion av jordbruksprodukter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering.

2.4 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

11 a §¹

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil *klass I* för den tid under de fem första åren från det att *fordonet* blir skattepliktigt för första gången som bilen *uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon eller kraven i miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller är klassificerad i utsläppsklassen El enligt avgasreningsslagen (2011:318), och*

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil, *lätt lastbil och lätt buss* för den tid under de fem första åren från det att *bilen* blir skattepliktig för första gången som bilen *är klassificerad i utsläppsklass enligt 30 eller 32 § avgasreningsslagen (2011:318), om*

1. *bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning enligt uppgift i vägtrafikregistret inte överstiger det i andra stycket angivna högsta tillåtna koldioxidutsläppet i förhållande till bilens vikt, och*

2. *bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer om bilen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid, enligt 32 § 3 avgasreningsslagen, eller*

3. *bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än*

¹ Senaste lydelse 2011:478.

som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier,

4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller är utrustad med styrd tändning för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier, eller

5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer vid framförande, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas av någon av de punkterna.

vad som anges i 2, om bilen är klassificerad i utsläppsklass El enligt 32 § 1 avgasreningslagen.

Det högsta tillåtna koldioxidutsläppet angivet i gram koldioxid per kilometer i förhållande till bilens vikt bestäms av följande beräkning;

1. bilens tjänstevikt enligt uppgift i vägtrafikregistret angivet i kilogram minskas med 1372,

2. differensen enligt 1 multipliceras med 0,0457, och

3. produkten enligt 2 adderas med 95, eller med 150 om bilen är utrustad med teknik för drift med etanolbränsle eller annat gasbränsle än gasol.

Om det i vägtrafikregistret finns flera uppgifter om bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, ska vid tillämpning av första stycket den uppgift användas som anges för drift med etanolbränsle eller gasbränsle.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för personbilar som blivit skattepliktiga för första gången före lagens ikraftträdande.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1496) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2009:1496

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	100 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 1 och 2 §§ samt 9 kap. 5 § lagen om skatt på energi i stället för deras lydelse enligt lagen (2009:1497) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2009:1497

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	100 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Lydelse enligt SFS 2009:1497

Föreslagen lydelse

6 a kap.

2 §

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a eller 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 93 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 b, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 6 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

9 kap.

5 §

Beskattningsmyndigheten	Beskattningsmyndigheten
medger, i den omfattning som anges i andra-fjärde styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9-11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.	medger, i den omfattning som anges i andra-fjärde styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9 a, 9 b, 10, 11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten,

2. annat ändamål än som avses under 1, med hela energiskatten på elektrisk kraft och med hela energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten på bränsle.

Om leverans skett för tillverkningsprocessen i sådan industriell verksamhet som tillhör en verksamhetskategori som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG¹, senast ändrat genom Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/29/EG², medges dock återbetalning enligt

1. andra stycket 1 b med ett energiskattebelopp som motsvarar

¹ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32 (Celex 32003L0087).

² EUT L 140, 5.6.2009, s. 63 (Celex 32009L0029).

*70 procent av den energiskatt och
100 procent av den koldioxidskatt
som tas ut på bränsle som avses i
2 kap. 1 § första stycket 3 a, och
2. andra stycket 1 c med
70 procent av energiskatten och
100 procent av koldioxidskatten.*

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, ska energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärmeproduktion.

För bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon återbetalning av skatt enligt denna paragraf.

2.7 Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

Härigenom föreskrivs i fråga om skatteförfarandelagen (2011:1244)
dels att 31 kap. 26 § ska upphöra att gälla,
dels att 58 kap. 2 § ska ha följande lydelse,
dels att punkt 22 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

58 kap.

2 §

Om säkerhet ska ställas, ska storleken bestämmas till summan av företagets obetalda inkomstskatt för närmast föregående beskattningsår och 26,3 procent av det överskott som har redovisats i skalbolagsdeklarationen. I fråga om svenska handelsbolag och i utlandet delägarbeskattade juridiska personer ska säkerheten bara avse överskottet i skalbolagsdeklarationen.

Om säkerhet ska ställas, ska storleken bestämmas till summan av företagets obetalda inkomstskatt för närmast föregående beskattningsår och 25,3 procent av det överskott som har redovisats i skalbolagsdeklarationen. I fråga om svenska handelsbolag och i utlandet delägarbeskattade juridiska personer ska säkerheten bara avse överskottet i skalbolagsdeklarationen.

Om en fysisk person har förvärvat en andel i ett svenskt handelsbolag eller i en i utlandet delägarbeskattad juridisk person, ska säkerhetens storlek bestämmas till 40 procent av överskottet.

Om flera skalbolagsdeklarationer lämnas, ska kompletterande säkerhet ställas för den ökning av överskottet som redovisas i förhållande till en tidigare deklaration.

22. Lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska upphöra att gälla vid utgången av 2011. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för 2013 och tidigare års taxeringar.

Överklagandeförbudet i 19 kap. 3 § den upphävda lagen gäller inte vitesförelägganden som meddelas efter utgången av 2011. Vitesförelägganden som meddelas efter den tidpunkten gäller omedelbart.

Den som före utgången av 2012 har gett in en skriftlig förbindelse enligt 13 kap. 1 § lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska vid ingången av 2013 även anses ha gett in en förbindelse enligt 23 kap. 5 §.

Den som före utgången av 2012 har gett in ett åtagande enligt 13 kap. 2 § lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska vid ingången av 2013 även anses ha gett in ett åtagande enligt 23 kap. 6 §.

Skyldigheten att lämna uppgifter enligt 3 kap. 17 a § lagen om självdeklarationer och kontroll-

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
2. Bestämmelserna i 58 kap. 2 § i sin nya lydelse tillämpas i fråga om avyttringar av andelar i skalbolag som sker efter utgången av 2012. Om skalbolagsdeklarationen till någon del avser tid före ikraftträdandet, ska dock vid beräkningen av säkerhetens storlek enligt 58 kap. 2 § andra stycket procenttalet 26,3 användas i stället för 25,3. Äldre bestämmelser i 58 kap. 2 § gäller i fråga om avyttringar som har skett före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Inför arbetet med budgetpropositionen för 2013 är det angeläget att de skattefrågor som aktualiseras i regeringens arbete på olika områden kan beredas genom remittering av olika förslag och genom granskning av Lagrådet. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter i budgetpropositionen för 2013 har Finansdepartementet under våren 2012 remitterat en promemoria med olika förslag. Vissa skattefrågor inför budgetpropositionen för 2013. Av de förslag som finns i promemorian bedöms att de förslag som rör nedanstående frågor kräver Lagrådets granskning:

- Sänkt bolagsskatt
- Sänkt expansionsfondsskatt
- Förenklade regler vid nedsättning av egenavgifter
- Framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel
- Slopade koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter
- Befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper

Promemorians lagförslag i ovan angivna delar finns i *bilaga 1*. Förslagen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena och en sammanställning av yttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2012/1668).

Om förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen som förslag inför budgetåret 2013, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering så kommer att ske, blir beroende av de bedömningar av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehoven samt de prioriteringar som regeringen kommer att göra i det slutliga arbetet med budgetpropositionen efter sommaren 2012.

4 Direkt skatt

4.1 Sänkt bolagsskatt

4.1.1 **Bakgrund**

Gällande rätt

Juridiska personer betalar inte kommunal inkomstskatt utan endast statlig inkomstskatt. Skattesatsen regleras i 65 kap. 10 § inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL, och uppgår sedan 2009 till 26,3 procent (prop. 2008/09:65, bet. 2008/09:SkU19, SFS 2008:1343). Senaste sänkningen dessförinnan var 1993, då skattesatsen sänktes från 30 till 28 procent. Med juridiska personer avses vid inkomstbeskattningen inte svenska dödsbon eller handelsbolag.

Den svenska bolagsskatten i ett internationellt perspektiv

I början av 1990-talet hade Sverige ett av OECD-världens mest konkurrenskraftiga bolagsskattesystem. Även så sent som 2002, före EU-utvidgningen, var de svenska reglerna konkurrenskraftiga sett ur ett EU-perspektiv. Därefter har nya medlemsstater tillkommit och flera av dessa har valt att ha en betydligt lägre bolagsskattesats än genomsnittet för de äldre medlemsstaterna. Men också i den senare gruppen har sänkningar av skattesatsen genomförts. En sammanfattande bild av förändringarna av bolagsskattesatserna i EU finns i tabell 1.

Tabell 1. Förändringar av bolagsskattesatser i EU:s medlemsländer mellan åren 2000-2012¹

Land	Bolagsskattesats (%)	Reformår (senaste steget, om inte annat anges)	Förändring 2000–2012 i procent-enheter
Belgien	40,2 till 34,25 till 35,5 (för vinster upp till 322 500 euro)	2003	-6,2
Bulgarien	32,5 till 10 (fem steg)	2007	-22,5
Cypern	29 till 10 (tre steg)	2005	-19,0
Danmark	32 till 25 (tre steg)	2007	-7,0
Estland*	26 till 21 (fyra steg)	2008	-5,0
Finland	29 till 24,5 (två steg)	2005, 2012	-4,5
Frankrike	37,8 till 34,4 (två steg)	2006	-3,4
Grekland	40 till 20 (sju steg)	2012	-20,0
Irland	24 till 12,5 (tre steg)	2003	-11,5
Italien	41,3 till 31,4 (fyra steg)	2008	-9,9
Lettland	25 till 15 (tre steg)	2004	-10,0
Litauen	24 till 15 i ett steg, därefter upp till som mest 20, sedan åter ner till 15	2002, höjningar och sänkningar 2006-2009. Senaste ändring 2010.	-9,0
Luxemburg	37,5 till 28,6 (tre steg) därefter upp till 28,8	2011	-8,7
Malta	35	Uppgift saknas	+/- 0,0
Nederländerna	35 till 25,0 (20 för vinster upp till 200000 euro) (fem steg)	2011	-10,0
Polen	30 till 19 (tre steg)	2004	-11,0
Portugal*	35,2 till 26,5 (tre steg), därefter upp till 29,0	2000-2007, höjning 2010	-6,2
Rumänien	25 till 16	2005	-9,0

Slovakien	29 till 19 (två steg)	2004	-10,0
Slovenien	25 till 20 (fyra steg)	2010	-5,0
Spanien*	35 till 30 (två steg)	2008	-5,0
Storbritannien*	30 till 26; den ”allmänna” bolagsskattesatsen har ändrats i två steg. (För vinster upp till 1 500 000 £ går skattesatsen från 20 till 26. Därefter är den konstant 26.)	2009, 2011	-4,0
Tjeckien	31 till 19 (sex steg)	2010	-12,0
Tyskland	38,7 till 29,8	2008	-8,9
Ungern*	19,6 till som lägst 17,5 (2005), därefter höjning till 21,3 (2007) och sänkning till 20,6	2010	+1,0
Österrike	34 till 25	2005	-9,0

¹ Källor: Eurostat, European Commission; Taxation trends in the European Union 2011 edition, IBFD.

* *Estland*: Sänkning till 20 procent aviserad fr.o.m. 1 januari 2015. Skattesatsen avser utdelade vinster. Skatten på behållna vinster är 0.

Portugal: Fr.o.m. 2012 har inhemska företag ett påslag på 3 procent på vinster mellan 1,5–10 miljoner euro. För vinster därutöver är påslaget 5 procent.

Spanien: För företag med omsättning som inte överstiger 10 miljoner euro är skatten på vinster upp till 300 000 euro 25 procent. Vinster därutöver beskattas med 30 procent. För små och medelstora företag är motsvarande skattesatser 20 procent respektive 25 procent.

Storbritannien: I budgeten för 2012 föreslås att den ”allmänna” bolagsskattesatsen under 2012 respektive 2013 sänks till 24 respektive 23 procent. Dessutom aviseras att det i budgeten för 2013 kommer att föreslås en sänkning av skattesatsen till 22 procent under 2014.

Ungern: Fr.o.m. den 1 juli 2010 är bolagsskatten progressiv. Upp till 500 miljoner ungerska forint (ca 14,5 miljoner kronor) är skattesatsen 10 procent. Fram till den 1 januari 2011 var gränsvärdet 250 miljoner ungerska forint.

Det finns alltså en tydlig internationell utveckling mot lägre bolagsskattesatser. Forskare som studerat frågan anser att skattekonkurrens inom bolagsbeskattningsområdet är en realitet som pågått i flera år.¹ De anser att även om konkurrens eventuellt förekommer inom flera skatteområden är den tydligast vad gäller bolagsskatten, där skattebasens rörlighet anses vara störst.

I uppdraget till den företagsskattekommitté som regeringen beslutade om i januari 2011 (dir. 2011:1) ingår att se över bolagsskattebasen i syfte att finansiera sänkningar av de skatter som betalas av bolagssektorn. Förutsättningarna för den översynen ändras inte om bolagsskattesatsen skulle sänkas dessförinnan. Den nominella bolagsskattesatsen är ekonomiskt betydelsefull i fyra olika avseenden:

¹ Se t.ex. Devereux, Lockwood och Redoano, ”Do countries compete over taxes?”, *Journal of Public Economics* 92, s. 1210–1235, 2008.

- Bolagsskattesatsen påverkar multinationella företag i deras investerings- och lokaliseringsbeslut genom att den inverkar på den genomsnittliga skattebelastningen för exempelvis ett dotterbolag i ett visst land.
- Bolagsskattesatsen är betydelsefull för var företag väljer att redovisa och beskatta sin vinst – och därmed för storleken på svensk skattebas.
- Bolagsskattesatsen är en av flera viktiga faktorer som påverkar företagens kapitalkostnad för investeringar. En sänkt kapitalkostnad innebär att fler investeringar blir lönsamma.
- Bolagsskattesatsen har genom sin inverkan på företagens lokaliserings- och investeringsbeslut betydelse för produktion och sysselsättning i Sverige.

Bolagsskattesatsens effekt på de multinationella företagens investerings- och lokaliseringsbeslut

Enligt teorin för ny ekonomisk geografi är det lönsamt för företag att etablera sig i närheten av konsumenter och leverantörer.² Dessa marknadsnära platser drar till sig företag som efterfrågar arbetskraft och kapital. Detta ökar marknadens storlek och gör en region än mer attraktiv för nyetableringar, eftersom produktion och investeringar i centralt belägna regioner eller länder är förenade med tilltagande skalavkastning. I ett europeiskt perspektiv utgörs dessa centralt belägna regioner eller länder i första hand av det industriella centrat i Mellaneuropa, t.ex. Frankrike, Tyskland och Beneluxländerna.

Företagens produktions- och investeringsbeslut påverkas emellertid också av vinsten efter bolagsskatt. För länder som inte geografiskt tillhör centralt belägna regioner blir därmed bolagsskatten ett potentiellt viktigt instrument för att påverka företagen i deras lokaliserings- och investeringsbeslut. I vissa modeller för ekonomisk geografi är skatternas effekt på företagens lokaliseringsbeslut icke-linjär, vilket innebär att den relativa skatten kan höjas till en viss nivå utan att ha någon effekt på företagets investeringsbeslut. Då skatten höjs över en kritisk nivå kan det dock leda till betydande lokaliseringseffekter då investeringar på en alternativ marknad kommer att bli mer lönsamma. Som en följd av detta kommer kapital och arbete att omlokaliseras till denna alternativa marknad. Vid en hög ekonomisk integration (som är fallet inom EU) – och vid en given relativ skattenivå – ökar enligt dessa modeller sannolikheten för en total omlokalisering av produktionen när handelskostnaden sänks marginellt. I Sveriges fall skulle det kunna innebära att produktionen riskerar att omlokaliseras till Europas mer centralt belägna länder när den ekonomiska integrationen inom EU tilltar samtidigt som den svenska bolagsskattenivån är oförändrad.

Bolagsskatten är dock inte den enda faktorn bakom beslut om företags investeringar och lokalisering, utan även andra förhållanden som arbetsmarknadsregleringar, administrativ börda, arbetskraftskostnader,

² Se t.ex. Krugman, "Increasing returns and economic geography", *Journal of Political Economy* 99, s. 483–499, 1991.

tillgången till välutbildad arbetskraft, infrastruktur, öppenhet, institutioner, m.m. spelar en roll.

Bolagsskattesatsens effekt på redovisade vinster

Utöver effekter på lokalisering av företag och investeringar kan skattereglerna påverka i vilket land ett företag väljer att redovisa sina vinster, antingen genom vinstöverföringar eller genom internprissättning. En sänkt bolagsskatt ökar incitamenten för företagen att beskatta sin vinst i Sverige – svensk skattebas värnas därmed. Den skattesatsnivå som maximerar skatteintäkterna är dessutom relativt sett lägre för små öppna ekonomier som den svenska.³

Bolagsskattesatsens effekt på företagens kapitalkostnad och marginella nyinvesteringar

Den nominella skattesatsen är en av de faktorer som vid sidan av skattemässiga avskrivningsregler och behandlingen av finansiella kostnader påverkar företagets kapitalkostnad. Kapitalkostnaden utgör avkastningskravet före skatt på en nyinvestering i företaget. En förändring av kapitalkostnaden påverkar det optimala kapitalbeståndet i företagen och därmed nivån på bruttoinvesteringarna. En sänkning av bolagsskattesatsen sänker kapitalkostnaden, men denna effekt motverkas till viss del av att det skattemässiga värdet av ränteavdragen minskar, vilket höjer avkastningskravet på lånefinansierade investeringar. Avgörande för genomslaget av en skattesats-sänkning är hur företagen finansierar den marginella investeringen. Om finansieringen sker med egna medel, dvs. med i bolagen kvarhållna vinster, ger en skattesats-sänkning större effekt på kapitalkostnaden än om investeringen finansieras med främmande kapital, dvs. lån.

Bolagsskattesatsens betydelse för produktion och sysselsättning

Det finns för närvarande ett fåtal studier som analyserar vilken effekt bolagsskattesatsen kan ha på BNP och sysselsättning, vilket innebär att de resultat som presenteras i det följande bör tolkas med försiktighet.

Den nominella bolagsskattesatsen påverkar alltså företagets kapitalkostnad, kapitalbestånd och bruttoinvesteringar, vilket i sin tur kan påverka den aggregerade produktionsnivån. I en studie av Lee och Gordon görs gällande att en sänkning av den nominella bolagsskatten med en procentenhet skulle öka den årliga tillväxttakten i BNP per capita med 0,1–0,2 procentenheter.⁴ Detta förklaras med att en lägre bolagsskatt ökar investeringarna genom en sänkt kapitalkostnad, något som i sin tur

³ Se Clausing, "Corporate tax revenues in OECD countries", *International Tax and Public Finance* 14, s.115–133, 2007.

⁴ "Tax structure and economic growth", *Journal of Public Economics* 89, s. 1027–1043, 2005.

ökar den aggregerade produktionsnivån. En höjd produktionsnivå förväntas leda till lägre arbetslöshet.⁵

OECD rangordnar skatter ur ett tillväxtperspektiv och hävdar att en sänkt bolagsskatt är den åtgärd som har störst positiv effekt på BNP per capita, följt av sänkt inkomstskatt och sänkta konsumtions- och egendomsskatter.⁶ Sänkt bolagsskatt, som finansieras med höjda konsumtions- och egendomsskatter, ökar enligt OECD:s bedömning BNP per capita nästan dubbelt så mycket som sänkt inkomstskatt, och ökar framförallt produktiviteten i tillväxtsektorer.

Peter Birch Sørensen har i en ESO-rapport⁷ föreslagit att den svenska bolagsskatten skulle kunna sänkas som en tillväxtbefrämjande åtgärd och att företag verksamma i Sverige skulle kunna få göra avdrag för en beräknad normalavkastning på eget kapital, på samma sätt som man i dag får dra av låneräntor från beskattningsbara vinster. Sådana förändringar skulle, enligt Sørensen, eliminera dagens skattemässiga diskriminering av finansiering med eget kapital och på så vis ge en större finansiell stabilitet. Enligt rapporten skulle en sänkt och mer enhetlig bolagsskatt dessutom förbättra investeringar, tillväxt och reallöner, där effekten på reallönerna efter skatt i sin tur framkallar positiva effekter på arbetsutbud, sysselsättning och välfärd.

4.1.2 Överväganden och förslag

Regeringens förslag: Inkomstskatten för juridiska personer sänks med en procentenhet från 26,3 procent till 25,3 procent. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013. Den lägre skattesatsen tillämpas för beskattningsår som börjar den 1 januari 2013 eller därefter.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Majoriteten av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan tillstyrker eller har inget att erinra mot förslaget. *Landsorganisationen (LO)* avstyrker förslaget medan *Företagarna* och *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* anser att det vore mer prioriterat att sänka arbetsgivaravgifterna.

Flera av de remissinstanser som ställer sig bakom förslaget tar upp behovet av att bevara de svenska företagens internationella konkurrenskraft och behovet av att värna den svenska bolagsskattebasen. Dit hör *Myndigheten för utländska investeringar i Sverige (Invest Sweden)*, *Exportkreditnämnden*, *Konjunkturinstitutet*, *Juridiska fakulteten vid Uppsala Universitet*, *Bolagsverket*, *FAR*, *Finansbolagens förening*, *Fondbolagens förening*, *Svensk Energi*, *Svensk Fjärrvärme*, *Sveriges Redovisningskonsulters Förbund* och *Näringslivets skattedelegation*, med vilken *Svensk Försäkring*, *Svenska Bankföreningen* och *Svenskt Näringsliv* instämmer. Enligt *Företagarna*

⁵ Se L. Bettendorf, A. van der Horst och R. De Mooij, "Corporate Tax Policy and Unemployment in Europe: An Applied General Equilibrium Analysis", *The World Economy* 32, s. 1319–1347, 2009.

⁶ "Tax and economic growth", ECO/CPE/WP1(2008)4, 2008.

⁷ 2010:4 Swedish Tax Policy: Recent Trends and Future Challenges.

är sänkt bolagsskatt inte den högst prioriterade skattesänkningen för små företag och det är där tillväxten sker. Om regeringen vill gynna tillväxt i små företag, som står för den helt dominerande andelen nya jobb, är det sänkta löneskatter som bör prioriteras. Konjunkturinstitutet uppger att även om bolagsskatten inte ensam avgör beslut om investeringar och lokalisering så kan man inte bortse från att det kan ha en viss effekt särskilt i små öppna ekonomier som Sverige. Bolagsskatten kan även ha betydelse för var företagen väljer att redovisa sina vinster. I en liten öppen ekonomi med full rörlighet på kapital så säger den teoretiska analysen att hela bolagsskatten kommer att övervältras på den betydligt mindre rörliga produktionsfaktorn arbetskraft i form av lägre reallöner. Investeringar undviker skatten genom att flytta kapital utomlands. *Nationalekonomiska institutionen vid Uppsala universitet* uppger att det är ett välbelagt faktum att den svenska bolagsbeskattningen under det senaste decenniet alltmer kommit att förlora i internationell konkurrenskraft och att det råder i stort sett konsensus inom forskningen om att bolagsbeskattningen är överlägsen andra delar av kapitalbeskattningen vad gäller inverkan på företagens kapitalbildning och lokalisering. Samtidigt ser institutionen en fara med att vidga gapet mellan skatt på kapital och skatt på arbete. Invest Sweden uppger att på sikt och givet de kontinuerliga sänkningarna av bolagsskatten i Sveriges konkurrentländer så kommer den att växa i betydelse för lokaliseringen av investeringar i Sverige. LO anser att den svenska bolagsskattesatsen är konkurrenskraftig och inte ska sänkas. LO uppger att det inte räcker med att jämföra olika länders skattesatser med varandra. Man måste även jämföra hur skattebaserna är definierade. Den sänkning av bolagsskatten som gjordes 2009 från 28 till 26,3 procent är en tillräcklig anpassning till de bolagsskattesatser som används i andra länder. De 3,6 miljarder kronor som skattesänkningen skulle kosta gör betydligt mer nytta på andra områden i ekonomin, som t.ex. en bättre arbetslöshetskassa.

Några remissinstanser anknyter uttryckligen till de i annat sammanhang föreslagna ränteavdragsbegränsningarna och anser att det är rimligt att de ökade intäkter som därigenom uppkommer tillfaller bolagssektorn i någon form. Dit hör *Statskontoret*, FAR, *Skattebetalarnas förening* och LRF.

Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, FAR, Sveriges Redovisningskonsulters Förbund anser att sänkningen bör vara större än den i promemorian angivna procentenheten. FAR uppger att en bolagsskattesänkning i nivå med förslaget, tillsammans med förslaget om ränteavdragsbegränsningar, leder till ett ökat skatteuttag för bolagssektorn med närmare tre miljarder kronor. *Förvaltningsrätten i Uppsala* ifrågasätter om förslaget om ytterligare avdragsbegränsning för räntor i realiteten kan finansiera en sänkning av bolagsskatten eftersom förslaget, enligt förvaltningsrättens mening, i sig inte synes föra med sig en ökad skattebelastning på någon längre sikt. Vidare framförs från olika håll synpunkten att bolagsskattesatsen lämpligen bör bestämmas till ett heltal.

Flera remissinstanser diskuterar effekterna av förslaget. Finansbolagens förening uppger att den föreslagna sänkningen är begränsad och att effekten torde bli därefter. Företagarna uppger att en enstaka sänkning av skattenivån med en procentenhet inte kommer att förändra företagens

beteenden på ett märkbart sätt. *Tillväxtverket* uppger sig ha svårt att bedöma effekten av förslaget. *Regelrådet* uppger att konsekvensutredningen är godtagbar. *Jordbruksverket* uppger att endast en begränsad del av lantbruksföretagen bedrivs som juridiska personer, men bedömer sammantaget att en sänkning av bolagsskatten skapar bättre ekonomiska förutsättningar för företagandet på landsbygden. Konjunkturinstitutet bedömer att det är samhällsekonomiskt effektivt att begränsa ränteavdragen och sänka bolagsskatten eftersom det minskar skillnaden i effektiv skattesats mellan olika företag. Konjunkturinstitutet uppger även att sänkt bolagsskatt minskar snedvridningarna mellan eget och lånat kapital, något som även LRF noterar.

Skälen för regeringens förslag: Som framgått finns det en internationell utveckling mot en mer omfattande skattekonkurrens mellan EU-länderna. De remissinstanser som har yttrat sig i frågan förefaller instämma i detta. *LO* anser emellertid inte att det av konkurrensskäl finns anledning att sänka den svenska bolagsskattesatsen. Som framgått av föregående avsnitt har de nya medlemsstaterna i EU en avsevärt lägre bolagsskattesats än Sverige, samtidigt som även de äldre medlemsstaterna har sänkt bolagsskattesatserna under senare år. Av de 27 medlemsländerna i EU är det för närvarande endast sex nationer som har högre skattesats än Sverige. Det kan också konstateras att i en promemoria som har remitterats av Finansdepartementet den 22 mars 2012 (Effektivare ränteavdragsbegränsningar) föreslås en utvidgning av reglerna som begränsar rätten till ränteavdrag. Förslaget medför en ökad skattebelastning för bolagssektorn i Sverige. I promemorian har noterats att detta skapar ett offentligfinansiellt utrymme för att sänka bolagssektorns skattebelastning i motsvarande mån, vilket kan ske genom att bolagsskatten sänks. En sänkning av bolagsskattesatsen skulle dessutom minska värdet på ränteavdrag, vilket ytterligare skulle minska incitamenten att skatteplanera med hjälp av ränteavdrag.

Den nominella bolagsskatten är av central betydelse för företagets investerings- och lokaliseringsbeslut. Företagens hemmamarknad är numera hela EU-området. Detta gör det möjligt även för mindre företag, som tidigare enbart verkat på den nationella marknaden, att expandera verksamheten över de nationella gränserna. Bolagsskattens relativa nivå är en av de faktorer som företagen beaktar vid sådana produktionsbeslut. Genom internprissättning och vinstöverföringar påverkar skattereglerna dessutom i vilket land företagen väljer att redovisa sina vinster, en bedömning som bland annat Konjunkturinstitutet instämmer i. En sänkt bolagsskatt värnar svensk skattebas genom att göra det relativt mer förmånligt att beskatta vinsterna i Sverige och reducera incitamenten att skatteplanera. Flera remissinstanser noterar också att bl.a. värdet av ränteavdrag minskar då bolagsskatten sänks. Därutöver kan en lägre formell bolagsskatt sänka företagets kapitalkostnad, vilket i sådana fall ökar kapitalinvesteringarna och BNP. Detta kan i sin tur leda till en högre sysselsättning. Vidare framhåller OECD (2008) sänkt bolagsskatt som en mycket betydelsefull ekonomisk-politisk reformåtgärd ur ett tillväxtperspektiv.

Med hänsyn till vad som redovisats kring bolagsbeskattnings betydelse för investeringar, tillväxt och sysselsättning i Sverige och för lokalisering och redovisning av vinster i Sverige, allt i en värld där andra

länder reformerar sina skattesystem, finns det skäl att sänka bolagsskatten. Mot denna bakgrund föreslås i denna lagrådsremiss att den statliga inkomstskatten för juridiska personer ska sänkas. Flera remissinstanser anser att sänkningen bör göras med mer än en procentenhet och till ett jämnt heltal. *Företagarna* och *LRF* anser att ett bättre sätt att kompensera företagssektorn är att sänka arbetsgivaravgifterna. Med hänsyn till den internationella utvecklingen med sänkta bolagsskatter anser regeringen att det i nuläget är mest motiverat att sänka bolagsskatten. Denna bedömning delar också de allra flesta remissinstanserna.

Regeringen konstaterar också avslutningsvis att frågan om och i vilken omfattning en sänkning av bolagsskatten kommer att ske blir beroende av dels den slutliga utformningen av förslaget om effektivare ränteavdragsbegränsningar, dels av de bedömningar i övrigt som regeringen kommer att göra i det slutliga arbetet med budgetpropositionen efter sommaren 2012. För att i denna lagrådsremiss ändå kunna redovisa de lagtekniska förutsättningarna för en sänkt bolagsskattesats anges sänkningen till en procentenhet. Förslaget innebär således att bolagsskatten sänks från 26,3 procent till 25,3 procent.

Lagförslag

Förslaget föranleder en ändring i 65 kap. 10 § IL samt en följdändring i 58 kap. 2 § skatteförfarandelagen (2011:1244). Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

4.1.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Bolagsskattesänkningen från 26,3 procent till 25,3 procent medför en intäktsförsvagning med 3,55 miljarder kronor år 2013.

Effekter för företagen

Förslaget om sänkt bolagsskatt medför en kostnadsminskning för de skattskyldiga, utan att de administrativa kostnaderna påverkas.

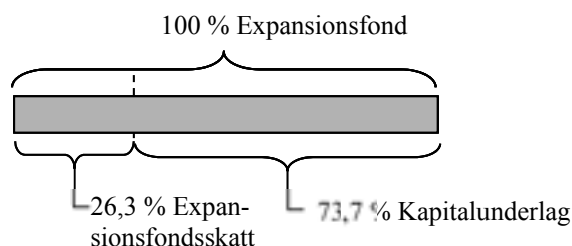
Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget att sänka bolagsskatten bedöms inte ha några konsekvenser för Skatteverket eller medföra några merkostnader eller merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

4.2 Sänkt expansionsfondsskatt

4.2.1 Bakgrund

Det grundläggande syftet med expansionsfonden är att åstadkomma neutralitet mellan företag bedrivna som enskild firma eller i handelsbolag respektive aktiebolag. Fonden ska skapa samma möjligheter för förstnämnda företagskategorier att kunna expandera sin verksamhet med kvarhållen vinst som aktiebolag har. Det sker genom att näringsidkaren får sätta av hela årets vinst till en expansionsfond som – likt vinsten i ett aktiebolag – beskattas med 26,3 procent. Återföringar från fonden tas upp som inkomst i det progressivt beskattade inkomstslaget näringsverksamhet. Näringsidkaren tillgodoses då den skatt på expansionsfonden som redan har betalats. Det som är kvar av fonden efter att den har beskattats med 26,3 procent, dvs. 73,7 procent av den, förutsätts behållas i företaget. Denna del av fonden innehåller en latent skatteskuld med avseende på den beskattning som kan utlösas när fonden upplöses och måste ha täckning i ett kapitalunderlag i näringsverksamheten. De tillgångar som denna del av fonden representerar kan användas för expansion, men också för amorteringar på lån och framtida förlusttäckning. Fonden behöver inte återföras till beskattning så länge den har täckning i kapitalunderlaget. Det motsvarar i princip det egna kapitalet i verksamheten, dvs. tillgångar minus skulder. Förhållandet mellan fonden och kapitalunderlaget kan illustreras med följande figur.



En förändring av expansionsfondsskatten leder till motsvarande förändring av kravet på kapitalunderlag. Om expansionsfondsskatten höjs till t.ex. 30 procent så minskar kravet på kapitalunderlaget till 70 procent av fonden och om skatten sänks till t.ex. 25 procent så ökar kravet på kapitalunderlaget till 75 procent (jfr pilarna i figuren ovan).

För möjligheten att sätta av till expansionsfond gäller vissa begränsningar. En ökning av fonden får inte medföra ett underskott i näringsverksamheten. Avdrag får därför göras högst med ett belopp som motsvarar ett för expansionsfond justerat positivt resultat. Avdraget får inte heller överstiga det maximibelopp som följer av bestämmelserna om kapitalunderlaget.

Med det för expansionsfonden justerade resultatet avses resultatet av näringsverksamheten före avdrag för avsättning till expansionsfond ökat med avdrag för egenavgifter/premie för pensionsförsäkring/särskild löneskatt minskat med sjukpenning och dylikt samt återfört avdrag för egenavgifter. Härutöver gäller att expansionsfonden får uppgå till ett

belopp som högst motsvarar 135,69 procent av kapitalunderlaget för expansionsfond. Detta är ett annat sätt att uttrycka att kapitalunderlaget måste uppgå till 73,7 procent av fonden. Med detta kapitalunderlag avses skillnaden mellan värdet på tillgångarna och värdet på skulderna i näringsverksamheten vid beskattningsårets utgång ökat med underskott av näringsverksamheten till den del underskottet inte dras av enligt de bestämmelser som anges i 14 kap. 22 § första och andra styckena IL, övergångsposten (denna räknas fram för att undvika att gamla förluster från tiden före räntefördelningens införande leder till negativ räntefördelning) och en särskild post (som räknas fram vid vissa förvärv av fastighet genom arv, gåva, m.m.) minskad med sådana tillskott som gjorts i annat syfte än att varaktigt öka kapitalet i verksamheten.

Avdrag för avsättning till expansionsfond ska återföras till beskattning bl.a. om den skattskyldige upphör med näringsverksamheten, vid konkurs och om verksamheten likvideras. Detsamma gäller vid överlåtelse genom försäljning av verksamheten.

En expansionsfond kan under vissa förutsättningar överföras från en enskild näringsidkare till en annan eller till ett handelsbolag, från en handelsbolagsdelägare till en annan eller till en enskild näringsidkare samt ersättas mot kapital i ett aktiebolag (se 34 kap. 18–22 §§ IL). Syftet med dessa möjligheter är att underlätta generationsskiften och byte av företagsformer.

4.2.2 Överväganden och förslag

Regeringens förslag: Expansionsfondsskatten sänks med en procentenhet från 26,3 procent till 25,3 procent av det belopp som dras av vid avsättning till expansionsfond.

Även befintliga avsättningar behandlas enligt de nya reglerna. Övergången till de nya reglerna sker genom att tidigare gjorda avsättningar anses återförda enligt nuvarande regler och genast återavsatta enligt de nya reglerna.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Merparten av de remissinstanser som har yttrat sig har inte kommenterat förslaget närmare. De som har gjort det har emellertid konstaterat att förslaget är en naturlig följd av förslaget om sänkt bolagsskatt. *Konjunkturinstitutet* konstaterar att fortsatt neutral beskattning mellan aktiebolag och enskilda näringsidkare förutsätter att också expansionsfondsskatten sänks. *Jordbruksverket* anser att sänkningen är en viktig åtgärd för att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för den betydande andel lantbruksföretag som inte bedriver sin verksamhet i form av aktiebolag. *Företagarna* uppger att de även beträffande enskilda näringsidkare i första hand förordar en sänkning av den allmänna löneavgiften. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* och *Sveriges Redovisningskonsulters förbund* uppger att den teknik som tidigare använts för att sänka expansionsfondsskatten fungerade bra varför den åter kan användas. *FAR* uppger att en sänkning av bolagsskatten utgör en definitiv skattelättnad för aktiebolaget som

skattesubjekt samtidigt som en sänkning av expansionsfondsskatten däremot utgör endast en temporär skattelindring för den enskilda näringsidkaren eller handelsbolagsdelägaren. För att en sänkning av bolagsskatten inte ska riskera att skapa en bristande neutralitet i beskattningen av olika företagsformer bör det övervägas om inte sistnämnda kategorier bör erhålla en definitiv skattelättnad, t.ex. genom att reglerna om räntefördelning görs mer generösa.

Skälen för regeringens förslag: Som en följd av att bolagsskattesatsen föreslås sänkas från 26,3 procent till 25,3 procent bör expansionsfondsskatten sänkas i motsvarande mån. Som framgått av föregående avsnitt blir frågan i vilken omfattning skatten faktiskt kan sänkas beroende dels av hur de tidigare omnämnda ränteavdragsbegränsningarna slutligen utformas, dels av de bedömningar i övrigt som regeringen kommer att göra i det slutliga arbetet med budgetpropositionen efter sommaren 2012. För att i denna lagrådsremiss ändå kunna redovisa de lagtekniska förutsättningarna för en sänkt expansionsfondsskattesats har sänkningen, på samma sätt som i förslaget om sänkt bolagsskattesats, angivits till en procentenhet. *FAR* har uppgivit att det i samband med en sänkning av bolagsskatten bör övervägas om inte enskilda näringsidkare och handelsbolagsdelägare bör ges en definitiv skattelättnad genom att reglerna om räntefördelning görs mer generösa. Regeringen konstaterar med anledning av detta att avsikten med expansionsfonden aldrig har varit att åstadkomma en definitiv skattelättnad utan endast att enskilda näringsidkares och handelsbolagsägares vinster ska beskattas på samma sätt som aktiebolagens, så länge vinstmedlen behålls i näringsverksamheten.

När expansionsfondsskatten senast sänktes 2009 konstaterades att en sänkning av skatten kan utformas på olika sätt (prop. 2008/09:65 s. 26). Den metod som bedömdes minst invecklad och betungande för de skattskyldiga och som därför valdes innebar att redan gjorda fondavsättningar omvandlades till avsättningar gjorda med den nya skattesatsen. Detta reglerades i en övergångsbestämmelse. I lagtexten i övrigt var det endast nödvändigt att byta ut olika procentsatser som är relaterade till skattesatsen för expansionsfondsskatt.

En fördel med denna metod är att övergången från fonder avsatta till den gamla skattesatsen till fonder avsatta enligt den nya skattesatsen kan ske med automatik och skötas av Skatteverket. Den valda metoden har redogjorts för mer ingående i det tidigare lagstiftningsärendet (a. prop. avsnitt 5.2).

En effekt av metoden är att de skattskyldiga, förutom den skatte kredit som sänkningen av skattesatsen innebär för framtiden, får en ytterligare skatte kredit eftersom sänkningen också omfattar redan gjorda fondavsättningar. Det innebär i praktiken att när den slutliga skatten bestäms efter övergången så kommer den skattskyldige att tillgodoföras ett belopp motsvarande skillnaden (en procentenhet) mellan den expansionsfondsskatt som belöper sig på det avsatta beloppet beräknad dels enligt de gamla bestämmelserna (26,3 procent), dels enligt de nya (25,3 procent). Samtidigt leder en sänkning av expansionsfondsskatten, enligt vad som framgått av tidigare avsnitt, till att kravet på kapitalunderlag i näringsverksamheten ökar i motsvarande mån. Den procentenhet som näringsidkaren återfår vid fondomvandlingen kan dock inte användas

som ett tillskott till näringsverksamheten förrän de blir tillgängliga. Det blir de först mot slutet av det år då beslutet om slutlig skatt har fattats. Den valda övergångslösningen innebär därför att det nya och högre kravet på kapitalunderlag inte får direkt genomslag i samband med själva omvandlingen av gamla fondavsättningar till nya, utan kommer att gälla först därefter. Den valda metoden förutsätter även att en del andra materiella bestämmelser tillämpas i sina äldre lydelse under en kortare övergångstid efter omvandlingen. Det är fråga om bestämmelser som utgår från storleken på näringsidkarens expansionsfond eller kapitalunderlag vid olika tidpunkter. Dessa bestämmelser ska inte tillämpas i sina nya lydelse innan gamla fondavsättningar har omvandlats till avsättningar gjorda med den nya, lägre skattesatsen och det högre kapitalkravet. Denna omvandling kommer att göras vid beskattningen 2014 varför berörda bestämmelser kan tillämpas första gången vid nästa beskattning.

Det finns anledning att även i detta lagstiftningsärende erinra om att den fondomvandling som i korthet har beskrivits här och som sköts per automatik av Skatteverket är av rent lagteknisk natur och således inte påverkar storleken på den skattskyldiges expansionsfond. Om den skattskyldige vill öka eller minska sin fond så ankommer det på denne att själv göra det i sin deklaration. Likaså ankommer det på den skattskyldige att, om fonden inte ska minskas, tillföra näringsverksamheten det belopp som frigörs i samband med fondomvandlingen.

Enligt vad som har inhämtats underhand från Skatteverket om erfarenheterna av denna metod, så har den fungerat väl. Ett visst praktiskt merarbete uppstod inledningsvis i form av registervård för att säkerställa att registren innehöll aktuella uppgifter om de skattskyldigas expansionsfondsavsättningar. Såvitt känt har emellertid metoden som sådan fungerat som avsett. Det merarbete som den kan ha föranlett bör redan vara utfört. Med beaktande av detta och vad som i övrigt har anförts framstår det som enklast och ändamålsenligast att samma metod åter används för sänkning av expansionsfondsskatten. Ingen remissinstans har haft något att invända mot detta, utan de som har yttrat sig i frågan har ställt sig bakom den valda metoden. De ikraftträdande- och övergångsbestämmelser som användes i det tidigare lagstiftningsärendet (se SFS 2008:1343) måste dock anpassas i terminologin med anledning av införandet av skatteförfarandelagen (2011:1244).

Lagförslag

Förslaget föranleder ändringar i 33 kap. 8 och 16 §§, 34 kap. 6, 8, 10, 18 och 20 §§, 50 kap. 5 § samt 65 kap. 8 § IL. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

4.2.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Den sänkta expansionsfondsskatten utformas så att den omfattar redan gjorda avsättningar till expansionsfonden. Skillnaden mellan 26,3 procent och 25,3 procent återförs därför till dessa företag som en engångsförstärkning år 2013. Detta innebär tillfälligt minskade skatteintäkter 2013 med 0,10 miljarder kronor. År 2014 och 2015 beräknas intäkterna minska med 0,01 miljarder kronor per år.

Effekter för företagen

Den föreslagna sänkningen av expansionsfondsskatten innebär en skattelättnad för de allra minsta företagen. Vid omvandlingen av den gamla fonden till en ny, avsatt med den nya expansionsfondsskatten, innebär förslaget dessutom en engångsförstärkning för företagen. Förslaget bör inte leda till någon ökad administrativ börda för de skattskyldiga eftersom återföringen av den gamla fonden och återavsättningen till den nya fonden sker med automatik.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget att sänka expansionsfondsskatten kommer övergångsvis att kräva vissa arbetsinsatser från Skatteverkets sida. Vid det arbetet kommer verket emellertid att ha nytta av det arbete som gjordes senast expansionsfondsskatten sänktes. Det bedöms att de ytterligare arbetsinsatser som kan krävas kommer att hanteras inom befintliga och beräknade ekonomiska ramar inom utgiftsområdet. Förslagen bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

4.3 Förenklade regler vid nedsättning av egenavgifter

4.3.1 Överväganden och förslag

Regeringens förslag: Reglerna om att avdraget vid beräkningen av egenavgifter för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag ska uppfylla villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse tas bort liksom kravet att avdraget ska begäras i inkomstdeklarationen. Även skyldigheten att i deklarationen lämna de uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna bedöma om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda tas bort.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan, bland annat *Skatteverket*, *Tillväxtverket* och *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)*, tillstyrker eller har inget att erinra mot förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Vid beräkningen av egenavgifter för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag ska enligt 3 kap. 18 § socialavgiftslagen (2000:980), efter begäran i inkomstdeklarationen, avdrag göras med 5 procent av avgiftsunderlaget för inkomst av aktiv näringsverksamhet, dock högst med 10 000 kronor per år. Som förutsättning för avdraget gäller bland annat att villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse ska vara uppfyllda. Vid bedömning av om avdraget utgör stöd av mindre betydelse finns i 3 kap. 19 § socialavgiftslagen särskilda regler för verksamheter inom flera sektorer. Av 31 kap. 26 § skatteförfarandelagen (2011:1244) följer att den som begär avdrag ska lämna uppgift om annat stöd av mindre betydelse samt lämna de övriga uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna bedöma om rätt till avdrag föreligger.

När avdraget vid beräkningen av egenavgifterna infördes gjordes bedömningen att det inte kunde uteslutas att avdraget skulle komma att utgöra ett sådant statligt stöd som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. För att säkerställa att avdraget inte skulle stå i strid med EU:s regler om statligt stöd infördes därför villkoren att avdraget måste uppfylla förutsättningarna enligt kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse, att avdraget måste begäras i inkomstdeklarationen och att den som begär avdraget måste lämna de uppgifter som behövs för att en bedömning ska kunna göras om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda (prop. 2009/10:178 s. 23–29).

Efter det att avdraget vid beräkningen av egenavgifter notifierats hos kommissionen, har kommissionen den 7 december 2011 beslutat att avdraget inte utgör ett statligt stöd (KOM [2011] 8902 slutlig och EUT C 23, 28.1.2012, s. 6). Kopplingen av avdraget till kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse behövs därmed inte längre och reglerna härom kan därför förenklas.

I promemorian görs mot denna bakgrund bedömningen att kravet att villkoren enligt kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse ska vara uppfyllda bör tas bort liksom kravet att avdraget ska begäras i inkomstdeklarationen. Regeringen delar denna bedömning.

Eftersom någon prövning av om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda därmed inte längre ska göras, bör, i likhet med vad som framförts i promemorian, även skyldigheten att i inkomstdeklarationen lämna de uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna bedöma om dessa villkor är uppfyllda tas bort. Som föreslås i avsnitt 4.3.2 ska lagändringen tillämpas redan vid självdeklarationen avseende 2013 års taxering, dvs. förslaget får retroaktiv verkan. Eftersom den upphävda lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska gälla vid 2013 års taxering enligt punkt 22 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till skatteförfarandelagen, bör även denna punkt ändras.

Lagförslag

Förslagen föranleder att 3 kap. 19 § socialavgiftslagen och 31 kap. 26 § skatteförfarandelagen upphävs samt att 3 kap. 18 § socialavgiftslagen

och punkt 22 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till skatteförfarandelagen ändras.

4.3.2 **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Regeringens förslag: Ändringarna i socialavgiftslagen och i skatteförfarandelagen träder i kraft den 1 januari 2013. Ändringarna i socialavgiftslagen tillämpas första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan, bland annat *Skatteverket*, *Tillväxtverket* och *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)*, tillstyrker eller har inget att erinra mot förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Som anges i promemorian bör de ändringar som föreslås i socialavgiftslagen och i skatteförfarandelagen i avsnitt 4.3.1 träda i kraft den 1 januari 2013.

För att enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag inte ska behöva begära avdrag vid beräkningen av egenavgifterna och lämna de uppgifter som behövs för att bedöma om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda i självdeklarationen vid 2013 års taxering, föreslår regeringen, i likhet med vad som anges i promemorian, att ändringarna i socialavgiftslagen ska tillämpas första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering. Detta innebär en retroaktiv tillämpning men som är till fördel för de avgiftsskyldiga.

4.3.3 **Konsekvensanalys**

Offentligfinansiella effekter

Förslaget innebär att reglerna om att avdraget vid beräkningen av egenavgifter för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag ska uppfylla villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse tas bort liksom kravet att avdraget ska begäras i inkomstdeklarationen. Även skyldigheten att i inkomstdeklarationen lämna de uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna bedöma om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda tas bort. Detta medför emellertid inte någon förändring av avdragets storlek eller antalet personer som kan ges avdraget. Förslaget bedöms därför inte få någon offentligfinansiell effekt.

Effekter för företagen

Förslaget innebär bland annat att kravet att avdraget vid egenavgiftsberäkningen ska begäras i inkomstdeklarationen tas bort liksom skyldigheten att lämna de uppgifter som Skatteverket behöver för att kunna bedöma om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda. Avdraget kommer därmed att ges automatiskt

utan att någon särskild begäran behöver göras. Borttagandet av nämnda krav medför ett minskat uppgiftslämnande för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag. Förslaget medför således att den administrativa bördan för dessa företag minskar och därmed företagens kostnad för nedsättningen. Då uppgiftslämnandet kan variera mycket mellan olika företag, skulle det vara mycket komplicerat att närmare uppskatta storleken på de minskade kostnaderna.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget att ta bort kravet att villkoren enligt kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse ska vara uppfyllda för att avdrag ska ges vid egenavgiftsberäkningen samt den därmed sammanhängande uppgiftsskyldigheten, innebär att Skatteverket i samband med sin handläggning i dessa fall inte längre behöver beakta dessa villkor. Antalet uppgifter som de egenavgiftsskyldiga lämnar till Skatteverket kommer även att minska. Förslaget bedöms således medföra en minskad administration för Skatteverket. Förslaget medför dock ökade kostnader för Skatteverket för att anpassa systemstöd och blanketter samt för justeringar i broschyrer och andra informationsinsatser. Sammantaget bedöms förslaget leda till minskade kostnader för Skatteverket med 8 miljoner kronor per år.

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

5 Klimat- och energiskattepaket

5.1 Framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel

5.1.1 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 energiskattedirektivet⁸. Direktivet innehåller bestämmelser om vad som ska beskattas och hur detta ska ske. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som i LSE är att bränslen och el ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande reglering i energiskattedirektivet eller att medlemsstaterna där ges en möjlighet till detta.

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

⁸ 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).

aktuella biobränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet). Vidare finns en möjlighet för medlemsstaterna att ge skattelättnader för produkter som används inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor (se artikel 15.1 a i energiskattedirektivet).

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.

De biodrivmedel 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 på samtliga biodrivmedel ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle enligt 2 kap. 1 § LSE (jfr artikel 2.3 i energiskattedirektivet).

Biodrivmedel 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. Detta framgår av artikel 17.1 c i förnybartdirektivet⁹. Av artikel 2.i i förnybartdirektivet följer att med biodrivmedel avses vätskeformiga eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.

Finansiellt stöd innebär att åtgärden är att betrakta som statsstöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget. Skattelättnader är en form av finansiellt stöd. Kommissionen har under 2008 antagit gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd, förkortat miljöstödsriktlinjerna¹⁰. Detta regelverk aktualiseras t.ex. vid stödåtgärder i form av befrielse från miljörelaterade skatter som koldioxidskatt och energiskatt. I punkten 101 av miljöstödsriktlinjerna uppställs, med hänvisning till nyss nämnda bestämmelse i förnybartdirektivet, ett krav på hållbarhet för stöd till biobränslen.

Regeringens strategi för koldioxidneutrala drivmedel har inneburit att låginblandade biodrivmedel helt befriats från koldioxidskatt och energiskatt, från och med 2011 dock endast upp till och med 6,5 volymprocent biodrivmedel i bensin och 5 volymprocent biodrivmedel i diesellojla. E85 och andra höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll har fullständigt befriats från koldioxidskatt och energiskatt för hela den biobaserade andelen. För hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter, förkortas HVO, gäller befrielsen från koldioxidskatt och energiskatt upp till och med 15 volymprocent HVO i

⁹ 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).

¹⁰ EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401 (03).

diesel sedan den 1 januari 2012. Kommissionen har, genom beslut i statsstödsärenden N112/2004 (EUT C 209, 31.8.2006, s. 7), N592/2006 (EUT C 303, 13.12.2006, s. 79) och N539/2010 (EUT C 241, 19.8.2011, s. 5), godkänt den nuvarande svenska skattebefrielsen av biodrivmedel till och med utgången av 2013. I syfte att säkerställa att etanol för låginblandning inte överkompenseras, gäller som villkor för dagens skattenedsättning att motsvarande mängd etanol har anskaffats och antingen har tulldeklarerats som odenaturerad etanol eller – när etanolen har framställts inom EU – har uppfyllt motsvarande krav när etanolen levererats från producenten.

Omfattningen av skattebefrielsen för andra biodrivmedel än biogas regleras i dag genom dispensbeslut av regeringen. Dispensbesluten utfärdas med stöd av 2 kap. 12 § LSE, som ger regeringen rätt att i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från koldioxidskatt och energiskatt på bränslen som framställs av biomassa, eller annat bränsle som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter. Skattebefrielsen åstadkoms genom avdrag i den skattskyldiges deklaration. Samtliga nu gällande dispensbeslut löper ut den 31 december 2012.

Biodrivmedel och flytande biobränslen måste uppfylla fastlagda hållbarhetskriterier för att få ges finansiellt stöd. Hållbarhetskriterierna ska garantera att biodrivmedel och andra flytande biobränslen framställts på ett hållbart sätt. Som ett villkor för skattebefrielsen gäller därför enligt dispensbesluten att bränslet ska omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Hållbarhetsbeskedet utfärdas av Energimyndigheten och innebär att den skattskyldige har ett kontrollsystem som ska säkerställa att de använda eller levererade biobränslena är att anse som hållbara.

Ett 50-tal företag ges enligt gällande dispensbeslut skattebefrielse för olika biodrivmedel. Det rör sig om hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, förkortat HVO, rapsmetylester, förkortat RME, och andra fettsyrametylestrar, förkortat FAME, samt etanol och olika vegetabiliska oljor för användning som motorbränsle eller tillsats i motorbränsle.

EU:s nya bränslekvalitetsdirektiv¹¹ har genomförts i svensk rätt genom drivmedelslagen (2011:319). Bland de nya reglerna finns en ändrad bränslespecifikation som gör det möjligt att från och med den 1 maj 2011 blanda in upp till och med 10 volymprocent etanol i bensin samt maximalt 7 volymprocent FAME i dieselolja.

Bensin som saluförs i Sverige får alltså inte innehålla mer än 10 volymprocent etanol. Den som saluför bensin som innehåller mer än 5 volymprocent etanol eller har en syrehalt som överstiger 2,7 viktprocent, s.k. E10, är skyldig att informera konsumenterna om andelen biodrivmedel. Enligt drivmedelslagen ska den som tillverkar eller

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar och om upphävande av direktiv 92/12/EEG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88, Celex 32009L0030).

yrkesmässigt för in bensin till Sverige även se till att det på marknaden finns tillgång till bensin med en högsta syrehalt av 2,7 viktprocent och en högsta etanolhalt av 5 volymprocent.

Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, förkortad pumplagen, infördes 2006 för att driva på utvecklingen mot nya distributionsnät för biodrivmedel. Pumplagen innehåller krav på att alla bensinstationer som säljer mer än 1 000 m³ bensin eller dieselolja per år ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. Sedan pumplagen infördes har antalet tankställen som erbjuder försäljning av biodrivmedel ökat kraftigt. Pumplagen har dock inneburit omfattande kostnader för distributörsledet. Enligt Rapport från riksdagen 2009/10:RFR7, Pumplagen – uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, uppgår kostnaden till mellan 300 000 och 400 000 kronor per pump.

Riksrevisionen har granskat i vilken utsträckning och till vilka kostnader den svenska skattebefrielsen av biodrivmedel bidrar till att uppnå klimatmålen. Resultatet av granskningen redovisas i granskningsrapporten Biodrivmedel för bättre klimat - Hur används skattebefrielsen? (Riksrevisionen 2011:10). Regeringen har yttrat sig över rapporten i en skrivelse till riksdagen den 25 augusti 2011 (skr. 2010/11:162). Skatteutskottet har i bet. 2011/12:SkU5 behandlat skrivelsen.

Mål på klimat- och energiområdet

Sveriges nationella klimatpolitik bygger i hög grad på samarbete inom EU. Medlemsstaterna har en gemensam strategi på klimat- och energiområdet med mål för utsläpp av växthusgaser och andel förnybar energi. Europeiska rådet beslutade i mars 2007 om mål på EU-nivå fram till 2020 ("Triple 20 by 2020"):

- 20 procent mindre utsläpp av växthusgaser
- 20 procent andel förnybar energi
- 20 procent effektivare energianvändning

Inom EU slöts i december 2008 en överenskommelse mellan Europeiska unionens råd och Europaparlamentet om ett klimat- och energipaket. I och med denna överenskommelse har bindande mål för minskade utsläpp av växthusgaser och för andel förnybar energi lagts fast för alla medlemsstater. Dessa mål ska uppnås till 2020.

Den 5 februari 2009 slöt partiledarna i Allians för Sverige en överenskommelse om en långsiktig och hållbar energi- och klimatpolitik. I överenskommelsen fastställde alliansen mål på klimat- och energiområdet för det fortsatta arbetet. Alliansens vision är att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Som ett steg på vägen mot denna vision görs den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Politiken för transporter bör därför fokusera på att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan.

Med utgångspunkt från de inom EU fastlagda klimat- och energipolitiska målen har riksdagen beslutat om följande nationella mål till 2020 (prop. 2008/09:162, prop. 2008/09:163, bet. 2008/09:MJU28, rskr. 2008/09:300, bet. 2008/09:NU25, rskr. 2008/09:301):

- 40 procent minskning av utsläppen av växthusgaser
- 50 procent andel förnybar energi
- 10 procent förnybar energi i transportsektorn
- 20 procent effektivare energianvändning.

5.1.2 Överväganden och förslag

Regeringens förslag: Omfattningen av skattebefrielsen för hållbara motorbränslen som framställs av biomassa åstadkoms genom direkt reglering i lagen om skatt på energi. Dagens möjlighet för regeringen att ge skattelättnader genom dispensbeslut för sådana bränslen slopas.

För låginblandning av upp till och med 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja ges befrielse från koldioxidskatt. Befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensin minskas till 89 procent av den energiskatt som gäller för bensin medan befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i dieselolja minskas till 84 procent av den energiskatt som gäller för dieselolja. För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja tas koldioxidskatt och energiskatt ut med de belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle.

Hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter, s.k. HVO, ges fortsatt befrielse från koldioxidskatt och energiskatt upp till och med 15 volymprocent HVO i dieselolja. E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt drivmedel utan fossilt innehåll ges fortsatt full befrielse från koldioxidskatt och energiskatt.

De uppgifter som regeringen behöver för sin årliga rapportering till Europeiska kommissionen när det gäller frågan om huruvida skattebefrielsen medför överkompensation ska på begäran lämnas till regeringen eller till den myndighet som regeringen bestämmer.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Regeringens bedömning: Ett kvotpliktssystem, som syftar till att inblandning bör ske av 10 volymprocent etanol i låginblandad bensin och 7 volymprocent FAME i dieselolja, bör införas för att säkerställa låginblandade volymer av biodrivmedel på marknaden. Detta bidrar till en väg ut ur beroendet av fossil energi samt till att nå de uppsatta klimat- och energipolitiska målen. Det bör även övervägas om och i vilken omfattning kvotpliktssystemet ska inkludera höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll. Om höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll inte omfattas av kvotplikt bör dessa ges fortsatt goda förutsättningar och därmed bidra till den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta och visionen om inga nettoutsläpp av växthusgaser.

EU:s statsstödsregler gör det inte möjligt att kombinera en kvotplikt för biodrivmedel med en beskattning som är utformad så att den

innebär statsstöd. En framtida beskattning av biodrivmedel bör därför utformas så att den följer beskattningssystemets natur och logik och därigenom är förenlig med unionsrätten då den inte anses utgöra statsstöd. En sådan beskattning innebär att det s.k. tullvillkoret slopas. Ändringarna bör träda i kraft den 1 maj 2014.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian lämnas inget förslag om de skattskyldigas skyldighet att lämna uppgifter som underlag till regeringens rapportering till EU-kommissionen.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Ekobrottsmyndigheten, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Tullverket, Finansinspektionen, Bokföringsnämnden, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Skogsstyrelsen, Konkurrensverket, Tillväxtverket och Sveriges Redovisningskonsulters Förbund* har inga synpunkter på förslaget i sak. *Kammarrätten i Sundsvall* föreslår dock att rubriker bör införas i lagtexten för att underlätta läsningen. *Regelrådet, Svensk Energi och Svensk Fjärrvärme* tillstyrker förslaget. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* välkomnar förslaget för att få fram långsiktiga och väl fungerade spelregler för biodrivmedel. *Konjunkturinstitutet* tillstyrker förslaget, men anser att för att energiskatten ska vara kostnadseffektiv ska den vara proportionell mot bränslets energiinnehåll för alla bränslen och all användning. *Statens Energimyndighet (Energimyndigheten), Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* och *Svenska Naturskyddsföreningen* är positiva till förslaget att reglera skatt på biodrivmedel i lagen om skatt på energi. Energimyndigheten påpekar dock att övervakning av eventuell överkompensation försvåras. Även SPBI tar upp frågan om underlag till regeringens rapportering i statsstödsärenden. *Gröna Bilister, Skattebetalarnas Förening, Skogsindustrierna* och *Svebio* avstyrker förslaget att införa viss energiskatt på låginblandade biodrivmedel, medan Energimyndigheten tillstyrker detta förslag. Skattebetalarnas Förening anför att vägtrafiken i Sverige redan är hårt beskattad och att skatten inte bör höjas ytterligare. Enligt Konjunkturinstitutet, Energimyndigheten och Skogsindustrierna bör koldioxidskatt inte tas ut på biodrivmedel vid inblandning av mer än 5 volymprocent biodrivmedel i bensen eller diesel. Gröna bilister och Svebio anser att all HVO bör skattebefrias oavsett inblandningsnivå. *Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Bil Sweden, Motorbranschens Riksförbund, SEKAB Biofuels & Chemicals Aktiebolag (SEKAB), Svenska Naturskyddsföreningen, Bio Alcohol Fuel Foundation (BAFF)* och *Taurus Energy Aktiebolag* är positiva till bedömningen att införa en kvotplikt för att nå en låginblandning som uppgår till det som är tillåtet enligt bränslekvalitetsdirektivet. Enligt Transportstyrelsen är detta ett steg ut ur fossilberoendet och en del av lösningen till att minska utsläppen av fossil energi och nå de uppsatta energi- och klimatpolitiska målen inom transportsektorn. Transportstyrelsen framhåller även att ökad låginblandning är bra eftersom den ger effekt på befintlig fossildriven fordonsflotta. Energimyndigheten anser att det vore önskvärt att redan från 2013 ge incitament till ökad låginblandning. Trafikverket önskar ett

förtydligande av den skattenivå som kommer att gälla för biodrivmedel som omfattas av kvotplikt. Trafikverket framhåller vidare att det förutom generella styrmedel kan behövas stöd för ny teknik vad gäller forskning, utveckling, demonstration och pilotanläggningar för biodrivmedel och att det behöver utredas hur detta ska ske på bästa sätt. *Energigas Sverige, Lantbrukarnas Riksförbund, Lantmännen, Skogsindustrierna, Svebio, Nordisk Etanol & Biogas Aktiebolag, E.ON Gas Sverige Aktiebolag, Chemrec Aktiebolag och EcoPar Aktiebolag* avstyrker bedömningen att införa ett kvotpliktsystem och anser, i likhet med *Svenskt Näringsliv* och *Näringslivets skattedelegation*, att skattebefrielse är ett väl fungerande, beprövat styrmedel som bör behållas samt att ett kvotpliktsystem riskerar att hämma marknadsutvecklingen. *Statskontoret, Naturvårdsverket, Trafikverket, Bil Sweden, Energigas Sverige, Gröna Bilister, Lantbrukarnas Riksförbund, Lantmännen, Motorbranschens Riksförbund, SEKAB, Svebio, SPBI, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, BAFF, Domsjö Fabriker Aktiebolag, Chemrec Aktiebolag, EcoPar Aktiebolag, E.ON Gas Sverige Aktiebolag, Lantmännen Aspen Aktiebolag, Nordisk Etanol & Biogas Aktiebolag, Perstorp BioProducts Aktiebolag och Taurus Energy Aktiebolag* har även lämnat kommentarer och förslag om utformningen av ett framtida kvotpliktsystem respektive behovet av fortsatt skattebefrielse för biogas, höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll. Flertalet av dessa instanser påpekar även vikten av långsiktiga spelregler för att kunna motivera nya investeringar i kapitalintensiva och effektiva anläggningar. Kommentarer om kvotpliktsystemet rör bl.a. vilka biodrivmedel som bör omfattas, vilken nivå kvoterna bör ligga på, vikten av teknikneutralitet, hur kvotplikten bör utformas för att gynna andra generationens biodrivmedel samt hur en ökad andel biodrivmedel i dieselolja fungerar i arbetsmaskiner. Trafikverket och Svenska Naturskyddsföreningen är positiva till att tullvillkoret för importerad etanol slopas, medan Lantmännen, SEKAB, Svebio, BAFF, Nordisk Etanol & Biogas Aktiebolag och Taurus Energy Aktiebolag anför att det är av största vikt att detta villkor behålls. *Kammarrätten i Sundsvall* och *Skatteverket* lämnar vissa synpunkter på utformningen av förslaget till lagtext.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Ekonomiska styrmedel för biodrivmedel för 2014 och framåt

Det övergripande målet för den svenska miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Förverkligandet av visionen om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2050 och den långsiktiga prioriteringen om fossiloberoende fordonsflotta 2030 kräver en ambitiös och kostnadseffektiv klimat-, energi- och miljöpolitik.

Den svenska energipolitiken bygger på de tre pelarna försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet. Alliansens energiöverenskommelse från 2009 innebär att klimatpolitiken inte kan separeras från energipolitiken och har legat till grund för riksdagens beslut om klimat- och energipolitiska mål till 2020.

I möjligaste mån bör, som regeringen uttalat i 2012 års ekonomiska vårproposition, utvecklingen inom klimat- och energiområdet ske via generella ekonomiska styrmedel. En ökad användning av biodrivmedel bidrar till målpuffyllelsen till 2020, men är också viktig för de mer långsiktiga ambitionerna inom klimat- och energipolitiken.

Det är, som Riksrevisionen nyligen har påpekat i sin granskning av skattebefrielsen för biodrivmedel, angeläget att skapa långsiktiga och tydliga spelregler för både konsumenter och företag. Vikten av detta har också påtalats av många remissinstanser. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att samordna de ekonomiska styrmedlen på klimat- och energiområdet så att den önskvärda styrningen blir samhällsekonomiskt effektiv. I detta arbete ingår även att ta fram förslag på en långsiktigt hållbar skattemässig hantering av biodrivmedel när det nuvarande statsstödsgodkännandet löper ut den 31 december 2013. Analysarbetet syftar även till att i god tid före 2020 ha väl avvägda ekonomiska styrmedel som vid behov kan användas. Detta är särskilt angeläget om det inom ramen för kontrollstation 2015 bedöms behövas ytterligare åtgärder för att nå uppsatta mål 2020.

Biodrivmedel kan ännu inte helt stå på egna ben. Det är angeläget att framtida ekonomiska styrmedel är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara, inte minst i ett unionsrättsligt perspektiv. Regeringen anser därför att ett kvotpliktssystem, som syftar till att inblandning bör ske av 10 volymprocent etanol i låginblandad bensin och 7 volymprocent FAME i dieselolja, bör införas för att säkerställa låginblandade volymer av biodrivmedel på marknaden. Detta bidrar till en väg ut ur beroendet av fossil energi samt till att nå de uppsatta klimat- och energipolitiska målen. En ökad inblandning från dagens nivå medför att koldioxidutsläppen minskar med ca 0,6 miljoner ton per år. Vad som framförs av vissa remissinstanser föranleder inte regeringen att göra en annan bedömning.

Det bör även övervägas om och i vilken omfattning kvotpliktssystemet ska inkludera höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll. Om höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll inte omfattas av kvotplikt bör dessa ges fortsatt goda förutsättningar och därmed bidra till den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta och visionen om inga nettoutsläpp av växthusgaser.

Den närmare utformningen av ett kvotpliktssystem utreds för närvarande inom Regeringskansliet med sikte på att ett förslag ska kunna presenteras i sådan tid att förslaget kan behandlas av riksdagen under hösten 2013 och att de nya reglerna kan tillämpas från och med den 1 maj 2014.

Åtskilliga remissinstanser lämnar kommentarer om utformningen av kvotpliktssystemet samt hanteringen av de biodrivmedel som inte omfattas av en kvotplikt. Sådana överväganden är inte föremål för detta lagstiftningsarbete, utan får beaktas i samband med den detaljutformning av kvotpliktssystemet som just nu pågår inom Regeringskansliet.

EU:s statsstödsregler bedöms inte göra det möjligt att kombinera en kvotplikt med en beskattning som är utformad så att den innebär statsstöd. En framtida beskattning av biodrivmedel bör därför utformas så att den följer beskattningssystemets natur och logik och därigenom är

förenlig med unionsrätten då den inte anses utgöra statsstöd. Detta innebär enligt regeringens uppfattning följande. En energiskatt bör tas ut efter energiinnehållet i de biodrivmedel som omfattas av kvotplikt. Samma energiskatt per energienhet bör gälla för biodrivmedel och motsvarande fossila bränsle. En sådan beskattning bedöms inte innebära statsstöd. Av motsvarande skäl bör koldioxidskatt endast betalas för bränslen som innehåller fossilt kol. Det bör anses följa av den natur och logik, som är grunden för en koldioxidskatt, att endast ta ut en sådan skatt på bränslen som innehåller fossilt kol. En förutsättning för denna bedömning är dock att den är förenlig med unionsrätten. Regeringen verkar för att snarast åstadkomma klarhet i denna fråga genom diskussioner dels i rådet om en översyn av energiskattedirektivet, dels med berörda delar av EU-kommissionen. En sådan beskattning ligger i linje med de principer för energi- och koldioxidbeskattning som regeringen redovisat i prop. 2009/10:41 och som vidare Skatteutskottet uttalat sitt stöd för vid sin behandling av regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (se bet. 2011/12:SkU5).

I syfte att säkerställa att etanol för låginblandning inte överkompenseras gäller ett särskilt tullvillkor för dagens skattenedsättning. När beskattningen utformas på ett sådant sätt att den inte utgör statsstöd finns inte längre någon grund för att ha kvar tullvillkoret i skattelagstiftningen. Detta innebär att tullvillkoret slopas.

Skattelättnader för biodrivmedel för 2013

För 2013 bör en användning av biodrivmedel stimuleras genom viss skattebefrielse för sådana bränslen. Regeringen håller med remissinstanserna om att det är viktigt att skapa långsiktiga och förutsägbara villkor för företagen på biodrivmedelsmarknaden. Som en strävan mot detta är det lämpligt att omfattningen av skattebefrielsen av biodrivmedel förs in i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, i stället för att hanteras genom dispensbeslut med stöd av 2 kap. 12 § LSE såsom hittills skett. Regeringens möjlighet att genom dispensbeslut ge skattebefrielse för bränsle som framställs av biomassa bör därför slopas.

Det nuvarande energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att ge skattelättnader för biodrivmedel. Om företag som producerar biodrivmedel får en skattelättnad som överstiger merkostnaden för produktionen i förhållande till kostnaden för produktion av fossila drivmedel riskerar de enskilda företagen att få betala tillbaka det belopp som motsvarar skattebefrielsen. Detta beror på att stöd enligt EU:s statsstödsregler endast får ges om det är nödvändigt och proportionerligt i förhållande till ändamålet med skattebefrielsen. EU:s statsstödsregler innebär alltså att en skattebefrielse för biodrivmedel inte får medföra överkompensation.

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. Risken för överkompensation har varit störst för låginblandade

biodrivmedel under de senaste åren. Regeringen anser därför, i motsats till vad *Gröna Bilister*, *Skattebetalarnas Förening*, *Skogsindustrierna* och *Svebio* anför, att en viss beskattning av dessa biodrivmedel är motiverad i syfte att minska risken för framtida överkompensation och därmed göra skattereglerna mer hållbara gentemot unionsrätten. Det statliga stödet minskar således genom förslaget. En viss beskattning av låginblandade biodrivmedel ligger även i linje med den skattepolitiska riktlinjen att finansiera offentliga utgifter på ett hållbart sätt med bevarande av samhällsekonomisk balans (jfr budgetpropositionen för 2012, prop. 2011/12:1, avsnitt 6). Minskningen av skattebefrielsen för första generationens biodrivmedel som låginblandas i bensin eller diesel, som exempelvis FAME och etanol som inte tillverkats av restprodukter eller cellulosa, är också motiverat för att stärka konkurrenskraften för andra generationens biodrivmedel (exempelvis HVO). Till dess att ett kvotpliktsystem är i kraft bör dock skattenivån vara tillräckligt låg för att ändå ge incitament för att fortsätta låginblanda biodrivmedel i bensin respektive dieselolja.

Regeringen är enligt gällande statsstödsbeslut skyldig att årligen rapportera till EU-kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges till biodrivmedlen alternativt att föreslå åtgärder för framtiden som innebär att överkompensationen undviks. Regeringens nuvarande dispensbeslut är villkorade av att bolagen lämnar nödvändiga uppgifter till Energimyndigheten som ett led i myndighetens arbete att ta fram underlag för regeringens rapportering. En bestämmelse om att lämna nödvändiga uppgifter för denna rapportering bör, som påpekats av *Energimyndigheten* och *SPBI*, även införas i LSE i samband med att skattelättnaderna nu övergår till att hanteras genom en avdragsrätt i LSE. Motsvarande bör även gälla för den skattebefrielse som enligt andra regler i LSE gäller för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter som uppvärmningsbränsle samt för biogas. Flertalet skattskyldiga agerar inom den skattemässiga hanteringsram som gäller enligt reglerna för punktskatteuppskov, vilket innebär att de är godkända som upplagshavare av Skatteverket.

För att energiskatten ska vara kostnadseffektiv anser *Konjunkturinstitutet* att den bör vara proportionell mot bränslets energiinnehåll för alla bränslen och all användning. En sådan beskattning ligger i linje med de principer för energibeskattnings som regeringen redovisat i prop. 2009/10:41. Energiskatt tas för närvarande ut proportionellt mot energiinnehållet på uppvärmningsbränsle men inte på drivmedel. Regeringen anser att när energiskatt införs på biodrivmedel för låginblandning bör den i största möjliga utsträckning baseras på energiinnehåll. Energiskatten är dock högre för bensin jämfört med dieselolja räknat per energiinnehåll. Grunden för beräkningen av energiskattenivåerna bör vara den energiskatt per kWh som det fossila bränsle som biodrivmedlet ersätter. Energiskatten på bensin, miljöklass 1, för 2013 uppgår enligt tidigare riksdagsbeslut till 3,13 kronor per liter. För dieselolja, miljöklass 1, är energiskatten för 2013 därigenom beslutad till 1,762 kronor per liter. Omräknat efter energiinnehåll motsvarar detta energiskatt på etanol (som ersätter bensin) om 2,04 kronor per liter och energiskatt på FAME (som ersätter diesel) om 1,623 kronor per liter. Vid lägre energiskattenivåer för etanol och FAME bör denna relation

behållas. Skattebefrielse för etanol och FAME bör uttryckas som en procentandel av energiskatten på bensin respektive dieselolja, eftersom detta möjliggör att relationen som råder mellan energiskattenivån för bensin respektive dieselolja behålls. Vid en sådan konstruktion följer energiskatterelationen mellan etanol och FAME den mellan bensin och dieselolja även vid förändringar av energiskatten på bensin och dieselolja.

Befrielsen av energiskatt för andra biodrivmedel som låginblandas i bensin än syntetisk bensin som framställts av biomassa, bör med hänsyn till vad som anges ovan minskas från 100 procent till 89 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Detta motsvarar en skattenivå om 0,34 kronor per liter biodrivmedel. Vidare bör befrielsen från energiskatt för andra biodrivmedel som låginblandas i dieselolja än HVO och syntetisk diesel som framställts av biomassa, minskas från 100 procent till 84 procent av den energiskatt som gäller för dieselolja vilket motsvarar en skattenivå om 0,28 kronor per liter biodrivmedel. Beskattningen av låginblandade biodrivmedel innebär även efter de föreslagna ändringarna ett, ur statsstödsrättsligt perspektiv, selektivt gynnande av dessa biodrivmedel. Det särskilda villkoret om att etanol vid införsel till EU ska ha tulldeklarations som odenaturerad eller, vid produktion inom EU, ska ha uppfyllt motsvarande krav, kan därför ännu inte tas bort.

Den skattebefriade låginblandningen av etanol som i dag sker uppgår till lägre andelar än vad som medges enligt dispensbesluten. Den tillåtna, skattebefriade andelen på 6,5 volymprocent har alltså inte utnyttjats fullt ut. Skattebefrielse bör ske upp till och med en andel som speglar verklig inblandning. Av detta skäl sänks den skattebefriade andelen etanol i bensin under 2013 från 6,5 till 5 volymprocent. För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja, men inom ramen för vad som är möjligt enligt bränslespecifikationerna enligt drivmedelslagen innebär gällande regler enligt LSE att koldioxidskatt och energiskatt tas ut med belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle.

Det kommande kvotpliktssystemet bör dock, som angetts ovan, utformas så att det syftar till att inblandning i låginblandad bensin respektive dieselolja bör ske upp till och med vad som är tillåtet enligt drivmedelslagen, dvs. 10 volymprocent etanol i bensin och 7 volymprocent FAME i dieselolja. Inför kvotpliktssystemets införande bör goda förutsättningar finnas för att produkten E10, dvs. en bensinkvalitet som innehåller mer än 5 volymprocent etanol eller har en syrehalt som överstiger 2,7 viktprocent, kommer att lanseras på den svenska marknaden samtidigt som de stora försäljningsvolymerna av bensin kommer att utgöras av bensin med en inblandningsgrad av upp till och med 10 volymprocent etanol.

I 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, rskr. 2008/09:300) har regeringen angett att fortsatta satsningar på andra generationens drivmedel är en förutsättning för att Sverige ska kunna hålla den tättposition som vi har när det gäller att utveckla sådana drivmedel. Andra generationens biodrivmedel är drivmedel som 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. Exempel på ett andra generationens biodrivmedel är hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, förkortade HVO. HVO har även fördelen att den kemiska strukturen är sådan att bränslet uppfyller kraven på dieselloja 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 konventionell, fossil dieselloja är så pass hög att ingen risk för överkompensation föreligger vid full skattebefrielse av biodrivmedlet. För att underlätta kommersialiseringen och förbättra konkurrenskraften för HVO och biobaserade syntetiska drivmedel bör därför full befrielse från koldioxidskatt och energiskatt ges för upp till och med 15 volymprocent HVO i fossil dieselloja.

För att nå den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är fossiloberoende bör strävan vara att bilar och andra fordon bör kunna användas utan att det påverkar klimatet negativt. Flera höginblandade biodrivmedel kommer att spela en viktig roll i denna strävan. Höginblandade biodrivmedel konkurrerar prismässigt med fossila drivmedel på ett annat sätt än låginblandning. Valet mellan att tanka t.ex. E85 eller bensin när konsumenten befinner sig på tankstationen och direkt kan jämföra priserna. E85 är därför känsligare för skillnader i relativpriset mellan etanol och bensin än vad etanol som används för låginblandning är. En minskad skattebefrielse för E85 kan leda till att fler väljer att tanka bensin i stället för E85. Risken för överkompensation är heller inte lika stor för E85 som för etanol som låginblandas i bensin. Detta är bl.a. en följd av att hänsyn tas till kostnader till följd av pumplagen vid beräkning av produktions- och distributionskostnader för E85. En samlad bedömning är att den etanol som ingår i E85 under 2013 bör ges fortsatt befrielse från koldioxidskatt och energiskatt. Motsvarande bör gälla andra höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel helt utan fossilt innehåll, med undantag för biobaserade syntetiska drivmedel och HVO, för vilka skattebefrielse gäller enligt föregående stycke.

Till följd av att skattebefrielsen av biodrivmedel förs in i LSE bör den skattskyldiges rätt att beviljas avdrag i sin punktskattedeklaration villkoras av att bränslet omfattas av ett hållbarhetsbesked. Motsvarande villkor för avdragsrätten finns i LSE sedan tidigare för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. som uppvärmningsbränsle samt för biogas som motorbränsle för transportändamål. Önskemålet om införande av underrubriker i 7 kap. LSE för att underlätta läsningen, som framförts av *Kammarrätten i Sundsvall*, får närmare övervägas i annat sammanhang tillsammans med en mer övergripande översyn av lagens uppbyggnad. Med anledning av de synpunkter som *Skatteverket* framfört har vissa förtydliganden gjorts av lagtexten i förhållande till dess lydelse i promemorian.

Lagförslag

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 12 § samt införandet av fem nya paragrafer, 7 kap. 3 a–3 d och 4 a §§, i LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

EU-rättsliga aspekter

Den minskning av skattebefrielsen som föreslås i lagrådsremissen utgör en ändring av ett befintligt stöd och åtgärden måste därför prövas och godkännas av EU-kommissionen innan den kan träda i kraft. Eftersom det rör sig om en skärpning av kriterierna för tillämpningen av en godkänd stödordning kan dock ett förenklat anmälningsförfarande användas, med stöd av artikel 4 i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget¹². Kommissionen strävar efter att efter en månads handläggningstid fatta beslut om ett stöd som anmälts enligt det förenklade förfarandet. Ett statsstödsbeslut bedöms därför finnas i sådan tid att ändringarna av skattebefrielsen för biodrivmedel kan träda i kraft den 1 januari 2013.

Förslaget till ändringar av sättet på vilket skattelättnaderna åstadkoms bedöms inte vara av sådan beskaffenhet att det finns behov av att föranmäla dem till kommissionen för förnyad statsstödsprövning.

Någon anmälan av förslagen bedöms inte vara 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 tjänster¹³.

5.1.3 **Konsekvensanalys**

Inledning

Nedan redovisas konsekvenser för 2013 av den minskade skattebefrielsen för låginblandade biodrivmedel. Det innebär att offentligfinansiella effekter för 2014 som följer av ökade låginblandningsnivåer inte redovisas här. Storleken av dessa effekter beror bland annat på unionsrättsliga förutsättningar och den närmare utformningen och omfattningen av ett framtida kvotpliktsystem. Det kan dock konstateras att en ökad inblandning från dagens låginblandningsnivå till maximalt tillåtna nivå enligt bränslekvalitetsdirektivet¹⁴ medför att koldioxidutsläppen minskar med cirka

¹² EUT L 140, 30.4.2004, s. 1, Celex 52005XC1231 (03).

¹³ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre

0,6 miljoner ton per år. Detta motsvarar ca en procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige och bidrar till att minska beroendet av fossil energi och att nå de uppsatta energi- och klimatpolitiska målen. Bedömningen är vidare att användningen av HVO förväntas öka framöver.

Offentligfinansiella effekter

Det totala skattebortfallet för biodrivmedel bedöms uppgå till cirka 3,45 miljarder för 2012, varav cirka 1,9 miljarder kronor av det totala skattebortfallet utgörs av låginblandad etanol och låginblandad FAME. Skattebortfallet för den ökade användningen av HVO för 2012 bedöms uppgå till cirka 0,40 miljarder.

En minskad skattebefrielse för låginblandade biodrivmedel, dvs. viss energiskatt, innebär ökade offentligfinansiella nettointäkter med cirka 0,16 miljarder kronor för 2013. Nivån på energiskatten bedöms innebära att inblandning av biodrivmedel fortsatt kommer att ske. Med en minskad skattebefrielse för låginblandade biodrivmedel minskar det statsstöd som utgår för dessa drivmedel. Detta kan i sin tur leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet för att uppnå de klimat- och energipolitiska målen.

Genom förslagen i lagrådsremissen ändras sättet på vilket skattelättnaderna för biodrivmedel åstadkoms. Beträffande andra biodrivmedel än låginblandning av etanol och FAME innebär detta dock inga ändringar beträffande skattelättnadernas omfattning i förhållande till nu gällande dispensbeslut. Detta skattebortfall är redan beaktat i statens intäktsberäkningar, varför inga offentligfinansiella effekter uppstår som en direkt följd av regeländringen beträffande andra biodrivmedel än låginblandning av etanol och FAME.

Effekter för företagen och hushållen

Förslagets effekter för företagen och för hushållen bedöms vara ringa. Förslaget bedöms öka priset vid pump med cirka 2 öre per liter, inklusive moms för bensin respektive dieselolja. Pumpprisökningarna motverkas av redan beslutade skatteändringar för 2013.

Riksdagen beslutade under hösten 2009 om ändringar av koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen för åren 2011, 2013 och 2015. I normalfallet justeras skattesatserna årligen efter prisutveckling (indexering), vilket också skett för 2012. Hänsyn togs till prognostiserade förändringar av konsumentprisindex när skattesatserna för 2011, 2013 och 2015 beslutades 2009. För bensin innebär detta att den totala punktskatten på bensin redan 2012 är högre jämfört med den beslutade totala punktskatten för 2013. Punktskatten sänks för bensin från 5,65 kronor per liter 2012 till 5,63 kronor per liter 2013. För dieselolja har det hösten 2009 beslutats om en höjning om 0,20 kronor per liter 2013. Det innebär, inklusive prognostiserad förändring av konsumentprisindex, en

vattenvägar och om upphävande av direktiv 92/12/EEG (EUT L 140, 5.6.2009, s. 88, Celex 32009L0030).

höjning av punktskatten från 4,666 kronor per liter 2012 till 4,855 kronor per liter 2013, dvs. något mindre än 0,20 kronor per liter. Inflationen har alltså hittills varit högre än vad prognosen visade 2009, vilket medför att ovan nämnda pumpprishöjningar motverkas. För bensin inklusive den etanol som låginblandas blir den sammanlagda effekten därför att den totala skatten per liter för 2013 är oförändrad jämfört med 2012.

En del förbrukarländer tillämpar tullskydd för etanol, vilket innebär att det kan vara svårt för svenska producenter att hitta avsättning för etanol utanför EU.

En konsekvens av det svenska tullvillkoret är att etanol till låginblandning till stor del är av svenskt eller europeiskt ursprung medan etanol till E85 i större utsträckning kommer från länder utanför EU. En viss energiskatt på etanol för låginblandning kan påverka priset för den spannmål som används för att producera etanol givet att effekten av skatten överförs till spannmålsodlarna. Det är dock sannolikt att skatten till viss del överförs på etanolproducenternas vinster och löner (d.v.s. allt överförs inte till spannmålsodlarna). Energiskatt på etanol kan därmed minska etanolproducenternas betalningsförmåga för spannmål. På grund av att spannmål är en bulkprodukt innebär en prissänkning redan på några öre per kg att intresset bland spannmålsproducenterna att sälja spannmål för etanolproduktion kan minska.

Effekter för miljön

Enligt Energimyndighetens kortsiktsprognos (våren 2012) förväntas andelen förnybar energi i transportsektorn öka successivt för att 2013 uppgå till mellan 9,2 och 10,7 procent beroende på möjligheten att dubbelräkna andra generationens drivmedel m.m. Förslaget bedöms ha ringa eller ingen påverkan för låginblandade biodrivmedel och dess bidrag till de klimat- och energipolitiska målen, eftersom de nuvarande inblandningsnivåerna av etanol i bensin och FAME i dieselolja förväntas vara oförändrade 2013.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget kommer att medföra viss merkostnad för Skatteverket i samband med ikraftträdandet. Merkostnaderna består av anpassning av it-stöd och blanketter samt information till berörda företag och uppskattas av *Skatteverket* till sammanlagt 40 000 kronor avseende föreslagna ändringar inom energiskatteområdet (dvs. förslagen i dels detta avsnitt, dels följande avsnitt om slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter). Dessa kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet. Förslaget bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

5.2 Slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter

5.2.1 Bakgrund

Handel med utsläppsrätter och svensk koldioxidbeskattning

Handel med utsläppsrätter är en del i de internationella ansträngningarna att minska och begränsa utsläppen av växthusgaser i enlighet med åtaganden i Kyotoprotokollet till Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar. De grundläggande reglerna om handelssystemet finns i handelsdirektivet¹⁵. I länkdirektivet¹⁶ knyter EU handelssystemet till Kyotoprotokollets regelverk och mekanismer. Handelsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter (jfr prop. 2004/05:18).

Handelssystemet inleddes med en försöksperiod under åren 2005–2007 och den första åtagandeperioden 2008–2012. Handelssystemet omfattar utsläpp av koldioxid från vissa förbränningsanläggningar inom industrin, kraft- och värmeverk samt oljeraffinaderier och anläggningar där produktion och bearbetning sker av järn, stål, glas, glasfiber, cement, keramik, papper och pappersmassa.

En del i klimat- och energipaketet från december 2008 är ändringar av handelssystemet genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser¹⁷. Dessa förändringar innebär en ytterligare harmonisering på EU-nivå och utvidgning av handelssystemet inför nästa handelsperiod 2013–2020. Handelssystemet utvidgas även med några fler sektorer, bl.a. aluminiumindustrin och delar av kemiindustrin samt med utsläpp av PFC från aluminiumindustri och N₂O från viss kemiindustri. Att luftfarten inkluderades i handelssystemet under 2012 har beslutats i ett separat direktiv¹⁸.

I och med att utsläpp av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet innebär koldioxidbeskattning av de bränslen som används i dessa anläggningar att anläggningarna omfattas av dubbla styrmedel med samma mål. För att undvika att dubbla styrmedel används har den svenska koldioxidbeskattningen av bränslen inom handels-

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, Celex 32003L0087).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG av den 27 oktober 2004 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, i överensstämmelse med Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer (EUT L 338, 13.11.2004, s. 18, Celex 32004L0101).

¹⁷ Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser (EUT L 140, 5.6.2009, s. 63, Celex 32009L0029).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3, Celex 32008L0101).

systemet sänkts i två steg. Koldioxidbeskattningen av bränslen i dessa anläggningar sänktes i ett första steg från och med den 1 juli 2008 (se prop. 2007/08:121, bet. 2007/08:SkU 27, rskr. 2007/08:238) samt i ett andra steg från och med 1 januari 2011 (se prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122).

Värmeproduktion inom handelssystemet

På nationell nivå styrs koldioxidbeskattningen av bestämmelser i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Enligt nuvarande regler är bränsleförbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet i en anläggning inom utsläppshandelssystemet befriad från koldioxidskatt. Detta innebär att koldioxidskatt inte belastar de insatsbränslen som en industri använder för värmeproduktion till den egna tillverkningsprocessen. Om bränsleförbrukningen sker i en anläggning utanför handelssystemet medges befrielsen från koldioxidskatten med 70 procent. Denna 70-procentiga befrielse reduceras 2015 till 40 procent till följd av redan beslutade ändringar (se prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122).

För det bränsle, som förbrukas i kraftvärmeproduktion i en anläggning som omfattas av handelssystemet för att framställa värme tas koldioxidskatt ut med sju procent av den generella koldioxidskattenivån. Värmeleveranser till tillverkningsprocessen i industriell verksamhet medför inte ytterligare nedsättning av koldioxidskattenivån.

Vid annan värmeproduktion inom handelssystemet än sådan som sker i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i kraftvärmeproduktion tas koldioxidskatt ut på skattepliktiga insatsvaror med 94 procent av den generella koldioxidskattenivån. För värmeleveranser till tillverkningsprocessen i industriell verksamhet finns emellertid möjlighet att via återbetalning erhålla ytterligare 70 procent koldioxidskattebefrielse. Motsvarande återbetalningsmöjlighet finns även för värmeleverantörer utanför handelssystemet. För produktion utanför handelssystemet reduceras skattebefrielsen 2015 från 70 till 40 procent till följd av redan beslutade ändringar (se prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122).

5.2.2 Överväganden och förslag

Regeringens förslag: Koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas för framställning av värme i kraftvärmeanläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten slopas även för bränslen som i kraftvärme- eller fjärrvärmeanläggningar förbrukas för framställning av värme som levereras till industriverksamheter inom handelssystemet.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Övervägande del av de remissinstanser som yttrar sig är positiva eller har inte något att erinra mot förslaget. *Kammarrätten i Sundsvall, Statskontoret, Skatteverket* och *Skogsindustrierna* har inget att erinra mot förslaget. *Konjunkturinstitutet, Regelrådet, Statens energimyndighet, Energigas Sverige, Föreningen Auktoriserade revisorer, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svensk Försäkring, Svensk Bankförening, Sveriges Redovisningskonsulters Förbund, Villaägarnas Riksförbund, E.ON Gas Sverige Aktiebolag* och *Näringslivets Skattedelegation* tillstyrker förslaget. *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* uppger att de accepterar förslaget och instämmer med förslaget på principiella grunder. *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* anser att slopad koldioxidskatt på värmeproduktion som omfattas av utsläppshandeln är bra för att skapa konkurrensneutralitet. SKL anser dock att förslaget riskerar att leda till en ökad användning av fossila bränslen i Sverige. *Naturvårdsverket* avstyrker förslaget. *Naturvårdsverket* anser att det är negativt om koldioxidskatten tas bort då fossila alternativ kan bli lönsamma eller lönsammare än biokraftvärme ifall priserna på elcertifikat eller utsläppsrätter blir låga. Svebio och SKL ser en risk för att förslaget medför att växthusgasutsläppen i Sverige kan komma att öka eller alternativt inte minska lika snabbt. Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme och Villaägarnas Riksförbund efterfrågar förslag om energiskattebefrielse för egenförbrukning av el vid värmeproduktion inom handelssystemet.

Skälen för regeringens förslag

Utsläpp av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet. Därför bör i princip dessa utsläpp inte vara föremål för ytterligare nationella styrmedel, som t.ex. en koldioxidskatt. Koldioxidbeskattningen av bränslen inom handelssystemet har i ett första steg sänkts från och med den 1 juli 2008 samt i ett andra steg från och med den 1 januari 2011.

Den nuvarande koldioxidbeskattningen av kraftvärmeproduktion i anläggningar inom handelssystemet riskerar att innebära konkurrensnedvridningar till följd av att kraftvärme i industrin och i fjärrvärmenäten beskattas olika. Även andra snedvridningar kan uppstå, såsom att bränsle som åtgått till värme som kyls bort vid kondensproduktion är koldioxidskattebefriad, medan bränsle som vid kraftvärmeproduktion åtgår för framställning av värme som nyttiggörs är beskattad. Ett slopande av koldioxidskatten i kraftvärmeproduktion i anläggningar inom handelssystemet kan visserligen, som regeringen har uttalat i prop. 2009/10:41, i viss mån riskera att försvåra för Sverige att uppfylla målet för andelen förnybar energi till 2020. Slopandet av koldioxidskatten bedöms emellertid öka effektiviteten i den klimatpolitiska styrningen. Eftersom en koldioxidskatt inte minskar de totala utsläppen inom handelssystemet, utan endast påverkar var inom systemet som utsläppen sker, innebär den nuvarande situationen konkurrensnedvridningar som motverkar ett väl fungerande handelssystem. Koldioxidskatten bör därför nu slopas även för bränslen

som förbrukas för kraftvärmeproduktion inom handelssystemet. Vad *Naturvårdsverket*, *Svebio* och *SKL* anför föranleder inte regeringen att göra en annan bedömning.

För det fall värmeproduktionen för tillverkningsprocessen i industriella verksamheter inom handelssystemet behandlas olika beroende på om värmen produceras i egen regi eller om den tillhandahålls av en extern leverantör riskerar det att resultera i en ineffektiv produktion av värme. De nuvarande reglerna om återbetalning missgynnar värmeföretag som har samarbeten kring leveranser av ånga och värme till industrin och riskerar att medföra att etablerade samarbeten på området inte kan fortsätta. Befintliga värmepannor hos fjärrvärmeföretagen för industrileveranser kan komma att överlåtas till industrin. Alternativt kan parallella energianläggningar i stället komma att byggas upp i industrin och de synergier som samarbetet i dag ger, främst miljömässigt, riskerar att upphöra. Detta kan försämma fjärrvärmens förutsättningar att i det lokala energisystemet använda resurser som annars skulle gå förlorade, t.ex. spill från skogsavverkning, avfall och överskottsvärme från industrier. En energi- och resurseffektiv samverkan mellan fjärrvärmeföretag och tillverkningsindustri kan således försvåras.

Då det är angeläget att skattereglerna i möjligaste mån utformas så att konkurrenssnedvridning undviks bör full koldioxidskattebefrielse även kunna erhållas för externa värmeleveranser till tillverkningsprocessen i en industriell verksamhet om verksamheten tillhör en sådan verksamhetskategori som omfattas av handelssystemet. Full befrielse från koldioxidbeskattning bör alltså ges för sådant bränsle som förbrukas för produktion av värme vilken levereras till sådan tillverkningsprocess i industriell verksamhet som omfattas av handelssystemet.

Svensk Energi, *Svensk Fjärrvärme* och *Villaägarnas Riksförbund* efterfrågar förslag om energiskattebefrielse för egenförbrukning av el vid värmeproduktion inom handelssystemet. Denna fråga ligger dock inte inom ramen för detta lagstiftningsärende och får närmare övervägas i annat sammanhang.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 6 a kap. 2 § LSE, 6 a kap. 1 och 2 §§ samt 9 kap. 5 § lagen (2009:1496) respektive (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna i LSE föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi samt förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ändrar redan beslutade lagändringar med ikraftträdande den 1 januari 2013 respektive 1 januari 2015.

EU-rättsliga aspekter

Den skattebefrielse som i dag ges för bränslen som förbrukas i anläggningar som omfattas av handelssystemet är att betrakta som ett driftstöd som faller under artikel 107 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Huvudregeln i sådana fall är att EU-kommissionen måste

pröva och godkänna åtgärdens förenlighet med den gemensamma marknaden innan den kan träda i kraft. Kommissionen har genom beslut i ärende N 22/2008 godkänt de lägre koldioxidskattesatser som trädde i kraft år 2008 respektive 2010. Kommissionen har dock under senare år försökt förenkla förfarandet kring statsstödsprövningen. De ändringar av beskattningen av bränslen i anläggningar inom handelssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 2011 föll därför inom ramen för kommissionens allmänna gruppundantagsförordning¹⁹. Det normala förfarandet med föransökan och kommissionens godkännande av åtgärden behövde därför inte iakttagas. Detsamma gäller för de nu föreslagna åtgärderna. Någon skyldighet att anmäla dessa till kommissionen för statsstödsgranskning finns alltså inte. Vissa regler om informationsskyldighet och årlig rapportering finns dock i den angivna förordningen.

5.2.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Förslagen bedöms preliminärt innebära att de offentligfinansiella intäkterna minskar med sammanlagt 0,19 miljarder kronor 2013. Av dessa avser 0,11 miljarder kronor slopad koldioxidskatt för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet och resterande 0,08 miljarder kronor avser slopandet av koldioxidskatten för framställning av värme som levereras till industriverksamheter inom handelssystemet. Det bör noteras att intäkterna kan komma att revideras i samband med budgetpropositionen för 2013, allteftersom ny information om storleken på skattebaserna blir tillgänglig.

Effekter för företagen och hushållen

Ett slopande av koldioxidskatten i kraftvärmeverken kan motverka eventuella elprisskillnader i Sverige, eftersom naturgaskraftvärmeverk i södra Sverige får lägre rörliga kostnader.

Slopandet av koldioxidskatten för framställning av värme som levereras till industriverksamheter inom handelssystemet kan förbättra en energi- och resurseffektiv samverkan mellan fjärrvärmeföretag och tillverkningsindustri. Tillsammans med det faktum att fjärrvärmen kan återta en del av sitt värmeunderlag kan detta minska kostnaderna i fjärrvärmeproduktionen, vilket i slutändan kan medföra ett lägre fjärrvärmepris för fjärrvärmekunderna.

Effekter för miljön

Förslaget om att slopa koldioxidskatten för bränslen som förbrukas för kraftvärmeproduktion inom handelssystemet ökar inte de totala

¹⁹ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (EUT L 214, 9.8.2008, s. 3, Celex 32008R0800).

koldioxidutsläppen inom handelssystem utan påverkar endast var inom systemet som utsläppen sker. Slopandet av koldioxidskatten bedöms emellertid öka effektiviteten i den klimatpolitiska styrningen i ett europeiskt perspektiv och förbättra möjligheterna till en energi- och resurseffektiv samverkan mellan fjärrvärmeföretag och tillverkningsindustri. Effekterna på andra utsläpp till luft på grund av att förbränning av fossila bränslen blir mindre kostsam i de berörda anläggningarna bedöms bli begränsade.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget om slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom handelssystemet kommer i samband med ikraftträdandet medföra viss merkostnad av engångskaraktär avseende utveckling av it-stöd, ändring av blanketter samt information till berörda företag. *Skatteverket* har beräknat att förslagen om ändringar inom energibeskattningsområdet (dvs. dels förslagen i detta avsnitt, dels förslagen i föregående avsnitt om biodrivmedel) medför kostnader av engångskaraktär om sammanlagt 40 000 kronor. Regeringen gör bedömningen att dessa kostnader kan hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet. Förslaget bedöms inte medföra några merkostnader eller något merarbete för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

5.3 Befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper

5.3.1 Bakgrund

Den 1 augusti 2007 infördes en miljöbilspremie genom förordningen (2007:380) om miljöbilspremie. Miljöbilspremien utgjorde ett ekonomiskt incitament i form av ett penningbidrag vid köp av personbilar för att främja en ökad försäljning och användning av personbilar som orsakar mindre skada på miljön i jämförelse med andra personbilar på marknaden, så kallade miljöbilar. Denna miljöbilspremie upphörde att gälla den 1 juli 2009.

Riksdagen beslutade den 9 december 2009 att införa ett nytt ekonomiskt incitament i form av en befrielse från fordonsskatt under fem år för personbilar som uppfyller vissa krav på bland annat utsläpp av koldioxid eller bränsleförbrukning. I den proposition som låg till grund för beslutet (prop. 2009/10:41 om vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010, s. 174), bedömde regeringen att kraven för att omfattas av befrielsen från fordonsskatt successivt bör skärpas så att andelen sålda personbilar som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant.

I budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1, utgiftsområde 22, s. 48) angav regeringen att huvudinriktningen på transportområdet är ett fossiloberoende system år 2030 och att regeringens insatser för en fossiloberoende fordonsflotta intensifieras. Regeringen anförde även att en skärpt miljöbilsdefinition är en del av en större satsning på klimatåtgärder inom fordonssektorn samt att stor kraft måste läggas på

utvecklingen av elfordon, effektivare förbränningsmotorer och alternativa bränslen.

I den ekonomiska vårpropositionen för år 2011 (prop. 2011/11:100, s. 59) anförde regeringen att en ny skärpt miljöbilsdefinition, som baseras på Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya personbilar, bör införas den 1 januari 2013.

5.3.2 Ändrade krav för befrielse från fordonsskatt

Regeringens förslag: Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som tas i bruk för första gången från och med den 1 januari 2013 befrias från fordonsskatt om bilens koldioxidutsläpp, enligt uppgift i vägtrafikregistret, inte överstiger ett beräknat högsta koldioxidutsläpp i förhållande till fordonets tjänstevikt. Bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, får ha ett högre koldioxidutsläpp i förhållande till bilens tjänstevikt. Elbilar och laddhybridens förbrukning av elektrisk energi får högst vara 37 kWh per 100 kilometer.

Skattebefrielsen ges under en tidsperiod om fem år från det att bilen har tagits i bruk. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Regeringens bedömning: För att skattebefrielsen fortsättningsvis ska vara ett incitament för att stimulera till köp av bilar med bättre miljöegenskaper bör kraven även fortsättningsvis successivt skräpas. För att kunna beakta kommande förändringar av EU:s koldioxidutsläppskrav, bedöms att en översyn av kraven kan ske tidigast år 2014. Ytterligare skärpta krav för skattebefrielse bedöms därefter införas år 2016 och år 2019.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statskontoret, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Statens energimyndighet, Bil Sweden, Gröna Bilister, Motorbranschens riksförbund, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting, Volkswagen Group Sverige Aktiebolag, Ford Motor Company Aktiebolag och E.ON Gas Sverige Aktiebolag* tillstyrker att kraven för skattebefrielse skärps. Gröna Bilister, Svenska Naturskyddsföreningen och Svenska Taxiförbundet avstyrker dock att skattebefrielsen baseras på bilens vikt. Volkswagen Group Sverige Aktiebolag anger att förslaget har för svaga incitament för utveckling av teknik för låg vikt och ökad energieffektivitet. Statens energimyndighet anser att en viktbaserad modell för skattebefrielse är rimlig med utgångspunkten att tyngre bilar kan medföra större nytta än småbilar, men bedömer att viktrelaterade krav kan leda till en för tung fordonspark. Naturvårdsverket anser att förslaget inte i tillräcklig grad premierar små bilar med låga utsläpp. Ford Motor Company Aktiebolag anser att tjänstevikt inte ensamt bör användas för att fastställa koldioxidutsläppskraven och att viktrelaterade koldioxidutsläppskrav innebär svårigheter för konsumenter att jämföra vilka bilmodeller som omfattas av skattebefrielsen. Ford Motor Company Aktiebolag anser

även att förslaget hämmar utvecklingen av lättviktsmaterial i nya bilar. Ford Motor Company Aktiebolag och *Fiat Automobiles Sweden Aktiebolag* menar även att förslaget kan leda till att koldioxidutsläppen ökar. Bil Sweden, Motorbranschens riksförbund och Ford Motor Company Aktiebolag anser att lätta lastbilar bör tillåtas generösare viktrelaterade koldioxidutsläppskrav än personbilar. De anser även att skattebefrielsen ska vara teknikneutral, men samtidigt premiera energieffektivisering, biobränsle och nya tekniker. Bil Sweden, Motorbranschens riksförbund och Fiat Group Automobiles Sweden Aktiebolag anser att kraven som ställs på bilar som drivs med bensin och dieselbränsle är för stränga. Bil Sweden är kritiska till att bilar som drivs med etanolbränsle omfattas av generösare koldioxidutsläppskrav. *Bio Alcohol Fuel Foundation (BAFF)* och *Taurus Energy Aktiebolag* är kritiska till att dieselbilar kan omfattas av skattebefrielsen. Trafikverket anser att nivåerna för koldioxidutsläppskraven är väl avvägda. Gröna Bilister och Svenska Bioenergiföreningen anser att utsläppskraven bör ta hänsyn till biobränslenas faktiska klimatnytta. Sveriges Kommuner och Landsting är tveksamma till om skattebefrielsen är ett tillräckligt incitament för att bidra till en tillräcklig marknadsvolym av fordonsmodeller och köpare.

Bil Sweden och Gröna Bilister anser att skattebefrielsen även bör omfatta krav på bilars säkerhet. Gröna bilister anser vidare att krav på utsläpp av partiklar, kväveoxid och buller bör införas.

Konkurrensverket och Fiat Group Automobiles Sweden Aktiebolag avstyrker förslaget. Konkurrensverket anser att förslaget inte är teknikneutralt, långsiktigt och förutsägbart. Fiat Automobiles Sweden Aktiebolag anser att förslaget leder till styrning mot köp av större bilar med högre koldioxidutsläpp.

Gröna Bilister anser att klimatbaserade skärpningar bör beslutas för 2016 och 2019. Statens energimyndighet och Svenska Bioenergiföreningen anser att en prognos för vilka koldioxidutsläppskrav som ska gälla för 2016 och 2019 bör lämnas. Bil Sweden, Motorbranschens Riksförbund och Volkswagen Group Sverige Aktiebolag anser att förslaget bör senareläggas och träda i kraft den 1 juli 2013.

Skälen för regeringens förslag

Ändrade krav på bilars koldioxidutsläpp

Andelen nya bilar som omfattas av befrielsen från fordonsskatten har successivt ökat sedan skattebefrielsen infördes. Av de personbilar som registrerades i vägtrafikregistret under år 2010 uppfyllde ca 40 procent kraven för att omfattas av skattebefrielsen. Detta kan jämföras med att andelen bilar som kom i fråga för miljöbilspremie var ca 15 procent år 2007. För att skattebefrielsen ska vara ett verksamt styrmedel bör endast bilar med de bästa miljöegenskaperna omfattas av skattebefrielsen. Andelen personbilar som för närvarande omfattas av skattebefrielsen får anses vara för hög för att de avsedda effekterna ska uppkomma. För att skattebefrielsen även fortsättningsvis ska stimulera till köp av bilar med bättre miljöegenskaper bör kraven för skattebefrielse skärpas.

Skattebefrielsen bör även fortsättningsvis vara ett incitament för att stimulera till köp av bilar som har låga koldioxidutsläpp. Avsikten är att skattebefrielsen också ska vara ett ekonomiskt incitament för att komma närmare den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

De nuvarande kraven för befrielse från fordonsskatten är utformade så att en fast gräns för bilens koldioxidutsläpp uppställs. Bilar som drivs med bensen eller dieselolja eller i kombination med el får släppa ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. För bilar som drivs med etanolbränsle ställs krav på att bilens bränsleförbrukning högst får vara 9,2 liter bensen per 100 kilometer vid blandad körning. Bilar som drivs med naturgas eller biogas får högst förbruka 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning. Kraven på koldioxidutsläppen eller bränsleförbrukning gäller även för bilar som drivs med dessa drivmedel i kombination med el. Vidare får elbilar högst förbruka 37 kWh per 100 kilometer vid framförandet. Automatväxlade bilar anses uppfylla kraven för skattebefrielse om transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen motsvarar en manuellt växlad bil som uppfyller kraven för bränsleförbrukning. Skattebefrielsen gäller för nya personbilar klass I under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

De nuvarande kraven för skattebefrielse kan skärpas genom att den fasta gränsen för koldioxidutsläpp, och bränsleförbrukning för de bilar som drivs med etanolbränsle eller gasbränsle, sänks. En fast gräns för koldioxidutsläpp kan dock innebära att större bilar som har utrustats med energieffektiva förbränningsmotorer och som har förhållandevis låga koldioxidutsläpp inte omfattas av skattebefrielsen. Detta beror på att bland annat bilens vikt är av betydelse för hur mycket koldioxid bilen släpper ut vid drift. Generellt sett släpper lätta bilar ut mindre koldioxid än tyngre bilar. Bilar med lägre vikt kan således lättare klara de nu gällande koldioxidutsläppskraven än en tyngre bil. För att även tyngre bilar som har utrustats med energieffektiv teknik ska kunna omfattas av skattebefrielsen kan kraven för bilens koldioxidutsläpp istället relateras till dess vikt. Viktrelaterade krav för koldioxidutsläpp innebär att bilar med större lastkapacitet kan omfattas av skattebefrielsen. Viktrelaterade krav för koldioxidutsläpp innebär samtidigt att också små bilar ska vara energieffektiva för att omfattas av skattebefrielsen. Fördelen med viktrelaterade koldioxidutsläppskrav är att skattebefrielsen bedöms stimulera till köp av de bilar som har utrustats med den mest energieffektiva tekniken oavsett bilens vikt. Viktrelaterade krav för koldioxidutsläpp överensstämmer också med EU:s reglering av koldioxidutsläppen från nya personbilar.

Viktrelaterade krav för koldioxidutsläpp innebär dock att en bil som omfattas av skattebefrielsen kan ha ett högre utsläpp av koldioxid än en bil som inte omfattas av skattebefrielse. Gröna Bilister, Ford Motor Company Aktieföretag, och Fiat Group Automobiles Sweden Aktieföretag har påpekat att viktrelaterade koldioxidutsläppskrav kan innebära att bilar med lika höga koldioxidutsläpp kan behandlas olika beroende på bilens vikt. Som ovan nämnts släpper lättare bilar generellt ut mindre koldioxid än tyngre bilar. Syftet med förslaget är inte bara att gynna bilar med låga koldioxidutsläpp, utan även bilar som har utrustats med energieffektiv

teknik. Det är därför rimligt att den lätta bilen som släpper ut lika mycket koldioxid som den tyngre bilen inte omfattas av skattebefrielsen. Även bilar med lägre vikt bör utrustas med energieffektiv teknik. En viktrelaterad gräns för koldioxidutsläpp skulle dessutom i vissa fall kunna medföra att en köpare väljer en tyngre bil som släpper ut mer koldioxid än en mindre bil med lägre koldioxidutsläpp. Flera remissinstanser har påpekat att förslaget kan leda till en för tung fordonspark och ökade koldioxidutsläpp. En sådan påverkan bedöms dock vara begränsad, eftersom tyngre bilar generellt sett har högre driftskostnader. Beskattningen av drivmedel utgör det primära och generellt verkande styrmedlet för att stimulera till lägre koldioxidutsläpp. Sammantaget bedöms dock en skattebefrielse med viktrelaterade koldioxidutsläppskrav, i kombination med drivmedelsbeskattningen och supermiljöbilspremien, vara ett effektivt verktyg för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Befrielse från fordonsskatt föreslås därför relateras till bilens koldioxidutsläpp i förhållande till dess vikt.

Skattebefrielsens närmare utformning

För fordonstillverkare ställs krav på begränsning av koldioxidutsläpp från nya personbilar. Dessa koldioxidutsläppskrav regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon²⁰, i fortsättningen benämnt EU-förordningen. Enligt EU-förordningen ska de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar vara 130 gram koldioxid per kilometer. För varje ny personbil beräknas ett värde för koldioxidutsläppen relaterat till dess vikt enligt en fastställd formel som framgår av bilaga 1 till EU-förordningen. Den formel som gäller under åren 2012 till och med 2015 ställs upp enligt följande; $(130 + 0,0457 \text{ (bilens vikt i kilogram} - 1372))$. Det utsläppsmål som gäller för en fordonstillverkare beräknas som genomsnittet av de beräknade koldioxidutsläppen för varje ny personbil som tillverkats och registreras under kalenderåret. Dessa koldioxidutsläppskrav fasas successivt in genom att fordonstillverkarna under en övergångsperiod måste uppfylla en stegvis ökande andel av utsläppsmålet. Om en fordonstillverkare inte klarar utsläppsmålet finns sanktioner i form av avgifter som utfärdas av Europeiska kommissionen.

Kraven för skattebefrielse bör utgå från de krav som gäller för fordonstillverkare enligt EU-förordningen. Koldioxidutsläppskraven bör således vara relaterade till bilens vikt och det högsta tillåtna koldioxidutsläppet bör beräknas på samma sätt som EU-förordningens formel. Koldioxidutsläppskraven enligt EU-förordningen utgör dock ett genomsnittligt värde (130 gram koldioxid per kilometer). Kraven på bilars koldioxidutsläpp för skattebefrielse bör därmed vara betydligt strängare. Koldioxidutsläppskraven bör samtidigt vara väl avvägda för att skattebefrielsen ska verka för att styra konsumenter och myndigheter till köp av bilar med låga koldioxidutsläpp beaktat bilens storlek. Ett

²⁰ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1 (Celex 32009R0443).

genomsnittligt koldioxidutsläpp om 95 gram koldioxid per kilometer bedöms vara en väl avvägd nivå för att stimulera till köp av bilar med bättre miljöegenskaper. Nivån av koldioxidutsläpp bedöms även vara lämplig med beaktande av att kraven ska tillämpas vid statliga myndigheters upphandling av bilar, enligt förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. För att fastställa koldioxidutsläppskraven för en bil ska det högsta tillåtna koldioxidutsläppet därmed beräknas enligt följande formel; $(95 + 0,0457 \times (\text{bilens vikt i kilogram} - 1372))$. Några särskilda krav på en bils driftsteknik föreslås inte för att omfattas av skattebefrielsen. Därmed utesluts inte bilar från skattebefrielsen på grund av en viss driftsteknik. Det är ett steg mot att skattebefrielsen ska vara teknikneutral.

Även de krav som gäller för skattebefrielse för bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle och annat gasbränsle än gasol, bör ändras från krav på bränsleförbrukning till krav på koldioxidutsläpp relaterat till bilens vikt. Genom att kraven för skattebefrielse bestäms av bilens koldioxidutsläpp istället för bränsleförbrukning blir det dessutom enklare att jämföra förutsättningarna för skattebefrielse för samtliga bilar.

Dessa krav bör dock skärpas för att närma sig de krav som gäller för bilar som inte kan drivas med dessa drivmedel. De nu gällande kraven på bränsleförbrukning var bestämda med beaktande av koldioxidutsläppen från dessa bilar. Nivån för kraven på bränsleförbrukning medförde att bilar som kan drivas med etanolbränsle eller gasbränsle förutom gasol tilläts ha ett högre koldioxidutsläpp än andra bilar. Dessa bilar kunde släppa ut omkring 218 gram koldioxid per kilometer, jämfört med 120 gram koldioxid per kilometer, och omfattas av skattebefrielsen. Bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle och annat gasbränsle än gasol bör även fortsättningsvis tillåtas ha ett högre koldioxidutsläpp, eftersom användningen av dessa drivmedel anses ha en lägre klimatpåverkan. Det högsta tillåtna koldioxidutsläppet för bilar som drivs med etanolbränsle och annat gasbränsle än gasol bör beräknas enligt samma formel som för bilar som drivs med övriga drivmedel, men med ett högre genomsnittligt koldioxidutsläpp. Med beaktande av andelen bilar i dessa kategorier bedöms ett genomsnittligt utsläpp om 150 gram koldioxid per kilometer vara lämpligt. Beräkningen sker således enligt formeln; $(150 + 0,0457 \times (\text{bilens vikt i kilogram} - 1372))$.

Utifrån de ovan givna förutsättningarna görs beräkningen av det högsta tillåtna koldioxidutsläppet på följande sätt. Bilens vikt angivet i kilogram minskas med 1372. Därefter multipliceras differensen med 0,0457. Slutligen adderas produkten med 95. Om bilen har utrustats med teknik för drift med etanolbränsle eller annat gasbränsle än gasol ska istället produkten adderas med 150.

För att fastställa om bilen uppfyller koldioxidutsläppskraven för att omfattas av skattebefrielsen, ska bilens koldioxidutsläpp jämföras med det beräknade högsta tillåtna koldioxidutsläppet. Om bilens koldioxidutsläpp inte är högre än det beräknade högsta tillåtna koldioxidutsläppet, uppfyller bilen koldioxidutsläppskraven. Vid en jämförelse av värdena av koldioxidutsläppen är det bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning enligt uppgift i vägtrafikregistret som ska användas. För bilar som har utrustats med två eller flera tekniker för drift

kan flera uppgifter om koldioxidutsläpp vid blandad körning finnas i vägtrafikregistret. I så fall ska uppgift om bilens koldioxidutsläpp vid drift med etanolbränsle eller gasbränsle användas vid jämförelsen med det högsta tillåtna koldioxidutsläppet. Om uppgift avseende bilens koldioxidutsläpp saknas i vägtrafikregistret ska bilens koldioxidutsläpp bestämmas enligt samma principer som gäller i det fall vägtrafikskatten inte tillförlitligt kan bestämmas på grund av att uppgifter saknas i vägtrafikregistret eller erforderlig utredning kan visas.

Bil Sweden, Motorbranschens riksförbund och Ford Motor Company Aktiebolag har påpekat att för lätta lastbilar bör tillåtas generösare viktrelaterade koldioxidutsläppskrav som baseras på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.²¹ Denna förordning avser reglera koldioxidutsläpp från lätta lastbilar och lätta bussar. Även för lätta lastbilar och lätta bussar ska för varje fordon beräknas ett värde för koldioxidutsläppen relaterat till dess vikt enligt en fastställd formel som framgår av bilaga 1 till ovanstående förordning. Denna beräkning är generösare än den beräkning av koldioxidutsläpp som gäller för personbilar. Det genomsnittliga koldioxidutsläppet är istället 175 gram koldioxid per kilometer. Dessutom är de värden som ingår i formeln andra. Detta innebär att koldioxidutsläppskraven för lätta lastbilar och lätta bussar inom EU är generösare. Dessa bestämmelser börjar dock inte tillämpas inom EU förrän år 2014. Regeringen menar dock att lätta lastbilar och lätta bussar bör behandlas på samma sätt som personbilar. Vidare bedöms riktningkoefficienten i den formel som gäller för personbilar motverka en utveckling mot större och tyngre bilar i högre grad än beräkningskoefficienten i den formel som gäller för lätta lastbilar. De krav som ställs på lastbilar för att omfattas av skattebefrielsen bör därför vara lika som för personbilar.

Den vikt som används vid beräkningen enligt EU-förordningens formel definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon²², bilaga 1, avsnitt 2.6, i fortsättningen benämnt direktivet. I den svenska lagstiftningen definieras fordons vikt i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Definitionen av vikt enligt direktivet är dock inte exakt lika som definitionen av vikt enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den definition av en bils vikt som är mest lik direktivets viktdefinition är tjänstevikten. En bils tjänstevikt registreras i vägtrafikregistret. I praktiken motsvarar den registrerade tjänstevikten vikten enligt direktivet. Det beror på att den viktuppgift som registreras i vägtrafikregistret baseras på uppgift om bilens vikt i körbart skick enligt intyg från fordonstillverkaren. De tekniska uppgifter som fordons-tillverkare ska lämna har bland annat reglerats i kommissionens

²¹ EUT L 145, 31.5.2011, s. 1 (Celex 32011R0510).

²² EUT L 263, 9.10.2007, s. 1 (Celex 32007L0046).

förordning 385/2009 av den 7 maj 2009²³. Den viktuppgift som bör användas vid beräkningen av det högsta tillåtna koldioxidutsläppet är därför bilens tjänstevikt, enligt uppgift i vägtrafikregistret.

Automatväxlade fordon anses inte längre tekniskt sett ha sämre förutsättningar än manuellt växlade fordon att uppfylla koldioxidutsläppskraven. Särreglerna för automatväxlade personbilar bör därför slopas.

Elbilar, elhybrider och laddhybrider

För elbilar bör även fortsättningsvis ställas krav på att förbrukningen av el inte får överstiga 37 kWh per 100 kilometer för att omfattas av skattebefrielsen. Det finns för närvarande inte skäl till att skärpa kraven för elbilar, eftersom andelen elbilar är få och produktionen av dessa bilar ännu får anses vara under utveckling. Det kan också noteras att elproduktion i Sverige till övervägande del sker utan utsläpp av koldioxid.

För laddhybrider införs samma krav på förbrukningen av elektrisk energi som för elbilar. Det är angeläget att även dessa bilars förbrukning av elektrisk energi begränsas för att förhindra att bilar utrustas med ineffektiva förbränningsmotorer och samtidigt med teknik för drift med el med hög energiförbrukning, i syfte att få ner koldioxidutsläppen och därmed omfattas av skattefriheten. Trots att laddhybrider även drivs med bensin eller dieselolja finns för närvarande inte skäl till att ha strängare krav på förbrukning av elektrisk energi än elbilar.

För elhybrider uppställs inte några krav på bilens förbrukning av elektrisk energi, eftersom den elektriska energin produceras vid driften av bilen och inte tillförs från en extern källa. Uppgift om elhybriders förbrukning av elektrisk energi saknas dessutom i vägtrafikregistret.

För laddhybrider och för elhybrider uppställs även fortsättningsvis krav på bilens koldioxidutsläpp. Koldioxidutsläppskraven är relaterade till vikten enligt samma principer som för övriga bilar.

Skattebefrielsens omfattning

Husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som tas i bruk sedan den 1 januari 2011 behandlas på samma sätt som personbilar vid fordonsbeskattningen, vilket framgår av 2 kap. 7 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Dessa fordon bör således behandlas på samma sätt som personbilar även i fråga om skattebefrielse. Skattebefrielsen föreslås därför utvidgas till att förutom personbilar (klass I) även omfatta husbilar (personbilar klass II), lätta lastbilar och lätta bussar. En skattebefrielse som även omfattar dessa fordon ger ett incitament för köpare att välja den personbil, husbil, lätta lastbil eller lätta buss som, beaktat fordonets

²³ Kommissionens förordning (EG) nr 385/2009 av den 7 maj 2009 om ersättande av bilaga IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektiv") (EUT L 118, 13.5.2009, s. 13 Celex 32009R0385).

vikt, har låga koldioxidutsläpp. Skattebefrielsen gäller inte för tunga lastbilar eller tunga bussar.

Förutom kraven om bilars koldioxidutsläpp ska bilen även vara klassificerad i utsläppsklass, enligt 30 eller 32 § avgasreningslagen (2011:318). Bilen måste således uppfylla de senaste obligatoriska utsläppskraven. Om en bil av någon anledning inte längre uppfyller utsläppskraven omfattas inte bilen av skattebefrielsen.

Tiden för skattebefrielse

Skattebefrielsen föreslås även fortsättningsvis ges under en tidsperiod om fem år. Några skäl till att ändra tiden för skattebefrielse har inte framkommit. Skattebefrielsen upphör således fem år från det att bilen togs i bruk för första gången. Den angivna tidsperioden kan inte förlängas genom att bilen ställs av. Skattebefrielsen utgår löpande och inte per kalenderår. En bil som tas i bruk till exempel den 15 juni 2013 blir skattebefriad till och med den 14 juni 2018.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227). De skärpta kraven för fordonsskattebefrielse föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

Krav vid myndigheters upphandling av fordon

I förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor bestäms bland annat vilka krav som ställs på personbilar och lätta lastbilar som upphandlas av myndigheter. Enligt denna förordning ska personbilar som en myndighet köper in uppfylla kraven för skattebefrielse från fordonsskatten, enligt 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227). Vissa undantag från kraven finns dock för bl.a. annat utryckningsfordon. Hänvisningen till vägtrafikskattelagen gör att bestämmelserna om fordons skattebefrielse blir tillämpliga även vid upphandling.

I denna förordning finns även krav på upphandling av lätta lastbilar. Enligt 10 § får lätta lastbilars koldioxidutsläpp högst vara 230 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Vidare får lätta lastbilar som är utrustade med teknik för drift med dieselolja högst släppa ut fem milligram partiklar per kilometer, enligt 11 §. Med anledning av att kraven för myndigheters upphandling av lätta lastbilar skiljer sig från kraven för befrielse från fordonsskatten kan det finnas behov av att se över detta regelverk.

EU-rättsliga aspekter

Lagförslagen anmäls till EU-kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34 av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter

och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster²⁴. Enligt nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånaders-perioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte.

Gemenskapsrättens regler om statsstöd bedöms inte aktualiseras. Avsikten med de mindre strikta kraven för etanol- och gasbilar är att gynna bilar som kan drivas med drivmedel som inte är fossilt baserade. Skattebefrielsen bedöms vara lämplig och nödvändig för att utvecklingen av mer miljöanpassad fordonsteknik.

Skälen för regeringens bedömning

Skärpningar bör ske successivt

De senaste årens utveckling av fordonstekniken och EU-förordningens krav förväntas leda till en energieffektivisering, för både de bilar som drivs med fossila drivmedel och för de bilar som drivs med biodrivmedel. Hur snabbt utvecklingen av teknik och förnybara drivmedel kommer att ske kan dock inte utan svårighet bedömas på förhand. De krav som ställs på bilar för skattebefrielse bör således successivt skäras. Utgångspunkten vid skärpning av kraven för skattebefrielse bör vara att andelen bilar som omfattas av skattebefrielsen ska vara ungefär konstant och att skattebefrielsen därmed ska främja bilar med bättre miljöegenskaper.

Konkurrensverket har påpekat att förslaget inte är långsiktigt och förutsägbart. Förslaget är avsett att baseras på EU-förordningens bestämmelser om bilars koldioxidutsläpp. Enligt EU-förordningen ska Europeiska kommissionen successivt ändra de i formeln ingående värdena. De värden som ska ingå i formeln som förslaget bygger på efter år 2015 är i dagsläget okända. I EU-förordningen anges dock preliminärt att målet för de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar är 95 gram koldioxid per kilometer från och med år 2020. Det uppställda EU-målet ger en indikation på hur mycket kraven för skattebefrielse bör skäras för att stimulera försäljningen av nya bilar med låga koldioxidutsläpp. Eftersom utvecklingen av fordonstekniken snabbt går framåt och de krav som ställs på fordonstillverkare från och med år 2016 ännu är okända samt att successiva skärpningar som baseras på EU-bestämmelser aviseras på förhand får kraven på lagstiftningens långsiktighet och förutsägbarhet anses vara uppfyllda.

Kraven för skattebefrielse bör fortsättningsvis successivt skäras så att andelen nya bilar som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. En ny översyn av kraven för befrielse från fordonsskatten görs preliminärt år 2014 med beaktande av kommande förändringar av EU:s koldioxidutsläppskrav. Skärpta krav för skattebefrielse bedöms därefter införas år 2016 och efter en motsvarande översyn bedöms en ytterligare skärpning av kraven införas år 2019. På sikt avses kraven för skattebefrielse vara teknik- och driftsneutrala så att samma koldioxidutsläppskrav ska gälla för samtliga bilar som omfattas av

²⁴ EUT L 204, 21.7.1998, s. 37 (Celex 31998L0034).

skattebefrielsen. De generösare koldioxidutsläppskraven för de bilar som kan drivas med etanolbränsle, naturgas och biogas kommer således på sikt att fasas ut.

5.3.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

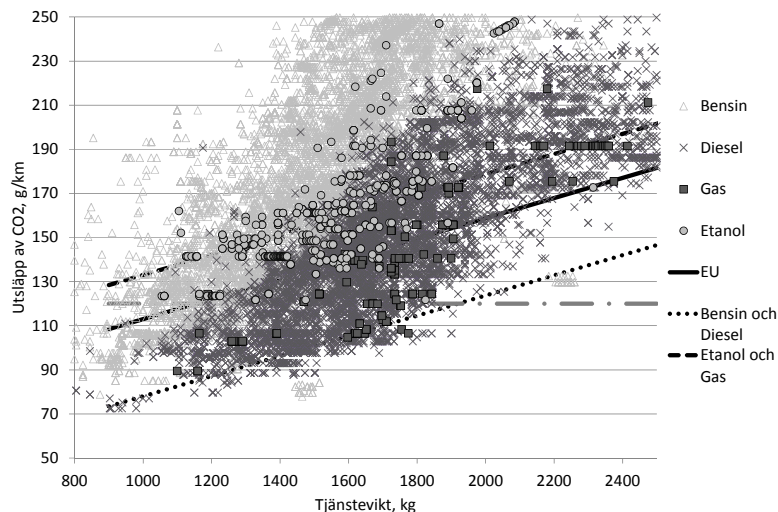
Förslaget gäller endast bilar som tas i bruk från och med den 1 januari 2013. Skattebortfallet vid skattebefrielsen för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar beror bland annat på hur många nya fordon som säljs, hur många fordon som uppfyller de uppställda kraven. Jämfört med de nu gällande kraven bedöms skärpningen av kraven medföra att de totala nettoskatteintäkterna ökar med ca 0,09 miljarder kronor år 2013. Den varaktiga effekten på skatteintäkterna uppstår fem år efter att kraven har skärpts. Det femte året efter ändringen har effekterna av förslaget ackumulerats så att nettointäkterna uppgår till ca 0,45 miljarder kronor.

Bedömningen av nettoskatteintäkterna baseras på den förväntade nybilsförsäljningen, fordonsskatten och att andelen bilar som omfattas av skattebefrielsen uppskattas till ca 10 procent. Andelen bilar som omfattas av skattebefrielsen bedöms successivt öka mellan åren 2013 och 2016. Ökningen av miljöbilar vid de föreslagna kraven bedöms dock vara ungefär likvärdig som ökningen vid nu gällande krav. Med anledning av detta bedöms ökningen av andelen miljöbilar inte påverka de offentligfinansiella effekterna jämfört med nuvarande krav.

Andelen bilar som omfattas av skattebefrielsen

Andelen bilar som omfattas av skattebefrielsen bedöms sjunka från ca 40 procent till ca 10 procent till följd av de ändrade kraven för skattebefrielse. Figur 1 illustrerar den sannolika effekten på fördelningen av bilar på olika bränsleslag för år 2013, baserat på nybilsförsäljningen under år 2011 och med antagandet att bilarna i snitt blir ca 5 procent mer effektiva per år fram till år 2013. Linjerna illustrerar koldioxidutsläppskraven för befrielse från fordonsskatten samt EU:s krav om genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar, vilka behandlas i avsnitt 4.3.2.

Figur 1. Fördelning av bilar i olika bränsleslag år 2013*



* Den övre lutande linjen illustrerar kravet för det högsta tillåtna koldioxidvärdet i relation till tjänstevikten för bilar som utrustats med teknik för drift med etanol- eller gasbränslen förutom gasol. Den lutande linjen i mitten visar EU:s krav på fordonstillverkare om genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya bilar. Den nedre lutande linjen visar koldioxidutsläppskravet för bensin- och dieslbilar. Den horisontella linjen illustrerar nu gällande krav för koldioxidutsläpp om 120 gram per kilometer. Symbolerna i figuren visar alla bilmodeller för de olika bränsleslagen, dock framkommer inte antalet bilar. Om figuren hade varit tredimensionell skulle antalet bilar inom respektive modellutbud ha visats som staplar.

Fördelningen på olika bränsleslag för dessa bilar kommer dock att skifta. Sannolikt kommer andelen bilar som delvis drivs med förnybara drivmedel att öka, trots att kraven för att omfattas av skattebefrielsen för dessa bilar har skärpts. Samtidigt bedöms andelen bilar som drivs med fossila drivmedel att minska från nuvarande nivå. Sammanfattningsvis, som en följd av skärpningen av kraven för skattebefrielse, minskar andelen bilar som omfattas av skattebefrielsen. Samtidigt bedöms andelen bilar som har låga koldioxidutsläpp i förhållande till vikten att öka.

Andelen bilar som omfattas av de nya kraven beror på de årliga förbättringar som dagens bilar med lägst utsläpp av koldioxid kan uppvisa, om hänsyn inte tas till förändrade köpbeteenden. Antagandet att förbättringen blir ca 5 procent per år kan möjligen vara något optimistiskt. Likväl bedöms det vara en rimlig siffra, eftersom antalet tillgängliga modeller på den svenska marknaden bedöms öka, samtidigt som EU-förordningen understödjer denna utveckling.

Effekter för miljön

En befrielse från fordonsskatt förväntas stimulera inköp av nya bilar som är mindre skadliga för miljön. Genom att använda koldioxidutsläpp som kriterium för att omfattas av skattebefrielsen gynnas bilar med lägre klimatpåverkan. Skattebefrielsen kan således fungera som ett ekonomiskt

incitament för nybilsköpare, såväl som det kan anses äga ett informativt värde.

Viktrelatering av koldioxidutsläppen innebär inte full kompensation för koldioxidutsläppen, eftersom en högre vikt enbart tillåter 60 procent högre koldioxidutsläpp. Som en konsekvens av detta bedöms få bensin- och dieseldrivna bilar med högre utsläpp än 120 gram koldioxid per kilometer omfattas av fordonsskattebefrielsen. Viktrelateringen innebär också att inköp av energieffektiva fordon i de lägre viktclasserna stimuleras mer än vid nuvarande regler.

Det är viktigt att framhålla att det är en rad olika faktorer utöver befrielse från fordonsskatt som påverkar inköp av bilar och de totala koldioxidutsläppen från lätta fordon. Faktorer som kan påverka är till exempel fluktuationer i oljepris och konjunktur. Förslagets effekter på miljön bedöms dock huvudsakligen vara långsiktiga, eftersom lättningen endast påverkar nybilsförsäljningen.

Sammanfattningsvis är det svårt att beräkna hur de totala utsläppen av koldioxid påverkas. En viktrelaterad gräns för koldioxidutsläpp torde emellertid stimulera till köp av bilar som har lägre koldioxidutsläpp oberoende av bilens vikt. I kombination med bland annat drivmedelsbeskattningen bör en viktrelaterad skattebefrielse i förlängningen leda till att koldioxidutsläppen från lätta fordon totalt sett minskar.

Skattebefrielsens storlek

För nya personbilar tas en koldioxidbaserad fordonsskatt ut. I den koldioxidbaserade fordonsskatten ingår en bränslefaktor som höjer skatten för dieslbilar. Faktorn har till syfte att ta hänsyn till att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin. Faktorn höjer fordonsskatten för dieslbilar så att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för en specifik bil oavsett om den drivs med en dieselmotor eller bensinmotor. Vid en skattebefrielse blir det således inte möjligt att genom bränslefaktorn kompensera för att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin. Det är emellertid angeläget att uppmärksamma de bilar med låga utsläpp som är utrustade med teknik som möjliggör låga utsläpp, eller är utrustade med teknik som anses vara en fördel ur ett miljöperspektiv. Bilköparen bör ges en tydlig signal om vilka bilar som är som i förhållande till vikten har lågt koldioxidutsläpp. Något särskilt skattepåslag eller undantag för dieslbilar föreslås därför inte.

Fordonsskatten baseras på ett fast skattebelopp, ett rörligt koldioxidbelopp beroende av mängden koldioxidutsläpp samt typen av drivmedel som används för drift. Detta system innebär att värdet av skattebefrielsen varierar beroende av vad det är för fordon som omfattas av skattebefrielsen. Eftersom skattebefrielsen inte är begränsad till ett fast belopp, innebär det att skattelättnaden blir större ju högre fordonsskatt som annars skulle ha påförts. Följden av ett sådant system är att det i större utsträckning är tyngre fordon som släpper ut mer koldioxid och dieslbilar som får större skattelättnad. Det är dock mer angeläget att skattebefria de fordon som i förhållande till vikten har låga

koldioxidutsläpp än att inbördes rangordna fordonen utifrån dess egenskaper.

För de bilar som kvalificerar till skattebefrielsen motsvarar det för en bensindriven personbil enligt de beslutade regler för fordonsskatt som gäller år 2013 en lättnad om 360 kronor per år om bilen släpper ut maximalt 120 kilogram koldioxid per kilometer, vilket innebär en total skattelättnad om 1 800 kronor under de fem första åren skattebefrielsen ges. Motsvarande skattebefrielse för en bil som kan drivas med alternativa bränslen är ca 660 per år och en total skattelättnad om ca 3 300 kronor under de fem första år befrielsen ges. För en dieseldriven bil uppgår skattebefrielsen till 1 114 kronor per år och en total skattelättnad om 5 570 kronor den fem år skattebefrielsen ges.

Effekter för företagen

Förslaget förväntas inte medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande.

Effekter för myndigheter och domstolar

Ett visst programmeringsarbete kan förväntas i samband med att kraven för skattebefrielse från fordonsskatten ändras. De eventuellt tillkommande kostnaderna för Transportstyrelsen och Skatteverket får finansieras inom den befintliga anslagsramen. Skattebefrielsen förväntas inte medföra några ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna eller andra myndigheter.

6 Sammanfattning av offentligfinansiella effekter

I tabell 6.1 sammanfattas och beskrivs de offentligfinansiella effekterna av de skatteförändringar som presenterats tidigare i lagrådsremissen.

Tre olika typer av offentligfinansiella effekter redovisas: bruttoeffekt för 2013, nettoeffekter för 2013–2016 och varaktig effekt. Bruttoeffekten beskriver den statistiskt beräknade förändringen i intäkterna från den skatt som regeländringen avser. Bruttoeffekten beaktar således inte eventuella indirekta effekter som t.ex. regeländringens påverkan på andra skattebaser och på konsumentprisindex. Om konsumentprisindex påverkas av en regeländring så uppkommer en indirekt effekt då utgifter i olika offentliga transfereringssystem påverkas av förändringar i konsumentprisindex.

Vid en bedömning av de kortsiktiga offentligfinansiella effekterna av olika åtgärder är nettoeffekten för den konsoliderade offentliga sektorn mest relevant. I nettoeffekten beaktas vissa indirekta effekter på skatteintäkterna och på de offentliga utgifterna. Nettoeffekten redovisas för åren 2013–2016.

Den varaktiga effekten, som redovisas i den sista kolumnen i tabell 6.1, ger ett mått på den bestående årliga kostnaden/intäkten som en åtgärd medför, dock utan koppling till hur de offentliga finanserna påverkas ett visst år. Beräkningen baseras på nuvärdet av en åtgärds framtida nettoeffekter. På så vis möjliggörs jämförelser mellan regelförändringar vars nettoeffekter är olika fördelade över tiden. Avvikelser mellan den varaktiga effekten och de årliga nettoeffekterna beror bl.a. på fördröjd övervältring av vissa skatter på andra skattebaser.

De offentligfinansiella effekterna har beräknats utifrån 2013 års priser och volymer.

Tabell 6.1 Offentligfinansiella effekter: bruttoeffekt 2013, nettoeffekt 2013–2016 och varaktig effekt

Miljarder kronor	Effekt från	Brutto- effekt	Offentlig sektor nettoeffekt				Varaktig effekt
			2013	2014	2015	2016	
Skatt på kapitalanvändning							
-företagsskatter							
Sänkt bolagsskatt till 25,3 procent	1/1 2013	-3,55	-3,55	-3,55	-3,55	-3,55	-3,55
Sänkt expansionsfondsskatt till 25,3 procent	1/1 2013	-0,10	-0,10	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
Skatt på förvärsinkomster							
Förenkling av befintlig egenavgiftsnedläggning ²⁵	1/1 2013	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skatt på konsumtion m.m. - energi- och miljöskatter							
Skatt på låginblandade biodrivrmedel	1/1 2013	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16
Slopad CO ₂ -skatt för kraftvärmeproduktion inom EU ETS	1/1 2013	-0,13	-0,11	-0,11	-0,11	-0,11	-0,11
Ändrade återbetalnings- regler för värmeproduktion i EU ETS	1/1 2013	-0,10	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08
Ändrade krav för fordonsskattebefrielse (Miljöbilsdefinitionen)	1/1 2013	0,09	0,09	0,18	0,27	0,36	0,45

²⁵ Tillämpas dock första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

33 kap.

8 och 16 §§

Procentsatsen 73,7 i de aktuella bestämmelserna motsvarar den andel av expansionsfonden som ska ha täckning i ett kapitalunderlag och motsvarar vad som återstår av de avsättningar som har gjorts till fonden sedan expansionsfondsskatten om, för närvarande, 26,3 procent har erlagts. Eftersom det nu föreslås att expansionsfondsskatten sänks med en procentenhet till 25,3 procent kommer det därefter att återstå 74,7 procent sedan skatten har betalats. Bestämmelserna ändras i enlighet med detta.

34 kap.

6 §

Expansionsfonden måste ha täckning i ett kapitalunderlag i näringsverksamheten som uppgår till 73,7 procent av fonden. Annorlunda uttryckt innebär det att fonden högst får uppgå till 135,69 procent ($\frac{1}{73,7\%}$) av kapitalunderlaget. När expansionsfondsskatten sänks till 25,3 procent får expansionsfonden högst uppgå till 133,87 ($\frac{1}{74,7\%}$) procent av kapitalunderlaget. Bestämmelsen ändras i enlighet med detta.

8 och 10 §§

Ändringarna är av samma slag som i 6 §.

20 §

Ändringen i *första stycket tredje strecksatsen* är av samma slag som ändringarna i 33 kap. 8 och 16 §§.

50 kap.

5 §

Ändringarna i *tredje* respektive *fjärde* strecksatsen i *första* respektive *andra stycket* föranleds av att expansionsfondsskatten föreslås sänkas från 26,3 till 25,3 procent. Ändringarna i *fjärde* respektive *femte* strecksatsen i *första* respektive *andra stycket* är av samma slag som i 33 kap. 8 och 16 §§.

65 kap.

8 §

Ändringen innebär att skattesatsen för expansionsfondsskatt sänks från 26,3 procent till 25,3 procent av det belopp som dras av vid avsättning till expansionsfond. Efter sänkningen ska följaktligen 25,3 procent av

minskningen av expansionsfonden tillgodoräknas vid debiteringen av slutlig skatt.

10 §

Ändringen innebär att den statliga inkomstskatten för juridiska personer sänks med en procentenhet från 26,3 procent till 25,3 procent.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Punkten 1. De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången vid beskattningen 2014, om inte något annat anges i punkterna 2–4.

Punkten 2. Som nämnts i avsnitt 3.2 utgår vissa bestämmelser om räntefördelning och expansionsfond från storleken på näringsidkarens expansionsfond eller kapitalunderlag vid olika tidpunkter. I de fall dessa tidpunkter ligger före omvandlingen av gamla fondavsättningar (gjorda med den högre expansionsfondsskattesatsen) till nya avsättningar (gjorda med den lägre expansionsfondsskatten och ett högre krav på kapitalunderlag) ska bestämmelserna tillämpas i sina äldre lydelse tills det är expansionsfondens eller kapitalunderlagets storlek efter omvandling av ingående fondavsättningar 2013 som har betydelse. De bestämmelser det är fråga om är 33 kap. 8 och 16 §§ samt 34 kap 8 och 10 §§. Dessa bestämmelser ska således tillämpas i sina nya lydelse första gången vid beskattningen 2015.

Punkten 3. Vid beskattningen 2014 ska samtliga kvarvarande avdrag för avsättning till expansionsfond som har gjorts enligt äldre bestämmelser anses återförda och genast återavsatta till expansionsfond. Dessa åtgärder kommer med automatik att vidtas av Skatteverket. Vid återföringen tillämpas bestämmelserna i sina äldre lydelse och vid återavsättningen tillämpas bestämmelserna i sina nya lydelse. Av 65 kap. 8 § följer att den expansionsfondsskatt som betalats på de återförda avdragen tillgodoräknas vid debiteringen av slutlig skatt. Vid bestämmande av det belopp som expansionsfonden högst får uppgå till i samband med omvandlingen av fonden tillämpas i fråga om återavsättningen 34 kap. 6 och 10 §§ i sina äldre lydelse och vid tillämpningen av 34 kap. 13 § tillämpas 50 kap. 5 § i sin äldre lydelse. När det gäller handelsbolag tillämpas i fråga om återavsättningen inte bestämmelsen i 34 kap. 13 § andra stycket om att ökning på grund av beskattningsårets avsättning till expansionsfond som avses i 50 kap. 5 § inte ska beaktas vid bestämmandet av kapitalunderlaget. Anledningen till detta och till att 34 kap. 6 och 10 §§ samt att 50 kap. 5 § vid tillämpningen av 34 kap. 13 § ska tillämpas i sina äldre lydelse är att den skattskyldige inte ska tvingas återföra delar av återavsättningen. En konsekvens av att 50 kap. 5 § i sin äldre lydelse tillämpas vid återföringen och i sin nya lydelse vid återavsättningen är att den skattskyldiges justerade anskaffningsutgift i samband med omvandlingen av fonden kommer att minska med en procentenhet av den expansionsfond som finns vid beskattningsårets ingång.

Om den skattskyldige samma år som fonden omvandlas vill återföra hela eller delar av fonden så måste han eller hon göra det på vanligt sätt i

deklarationen. Detsamma gäller om den skattskyldige kan göra och gör ytterligare avsättningar till expansionsfonden. På en sådan avsättning tillämpas de nya bestämmelserna fullt ut.

En följd av den föreslagna regleringen är att när den slutliga skatten bestäms efter omvandlingen av fonden så kommer den skattskyldige att tillgodoföras ett belopp som motsvarar skillnaden (en procentenhet) mellan den expansionsfondsskatt som belöper sig på det vid årets ingång avsatta beloppet beräknad dels enligt de nya bestämmelserna, dels enligt de gamla. Samtidigt ökar kravet på kapitalunderlag i näringsverksamheten med samma belopp, fast först vid beskattningen 2015.

Punkten 4. Innebörden av bestämmelsen är att sänkningen av bolagsskattesatsen får effekt först på beskattningsår som har påbörjats efter den 31 december 2012. För beskattningsår som har påbörjats dessförinnan kommer således den tidigare bolagsskattesatsen att användas.

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

2 kap.

12 §

Ändringen i paragrafens *första stycke* är en följd av att omfattningen av skattebefrielse för bränsle som framställts av biomassa förs in i 7 kap. 3 a–3 d §§.

6 a kap.

2 §

Ändringen i paragrafens *andra stycke* innebär att den nedsättning som tidigare reglerats i paragrafens tredje stycke för förbrukning för syfte som anges i 1 § 17 a överförs till andra stycket. Ändringen i paragrafens andra stycke innebär också en ändring av nivån för skattebefrielsen för råttallolja i syfte att råttallolja som förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 a inte ska behandlas mindre förmånligt än fossila bränslen som används för samma ändamål. Efter förändringen medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a LSE.

7 kap.

3 a §

I *första stycket* klargörs att denna nya paragraf ger skattebefrielse för andra motorbränslen än de som avses i 3 b–3 d §§. Denna paragraf reglerar därigenom skattebefrielsen för den beståndsdel som framställts av biomassa som ingår i ett höginblandat motorbränsle, som t.ex. E85, eller för ett motorbränsle som framställts av biomassa och inte har något fossilt innehåll.

För den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i ett låginblandat motorbränsle, regleras skattebefrielsens omfattning i 3 c och 3 d §§. För bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller dieselolja men som framställts av biomassa, regleras skattebefrielsen under 3 b §.

Paragrafen innebär att avdrag får göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten på den beståndsdel av ett motorbränsle som framställts av biomassa. I *andra stycket* uppställs som ett krav för avdragsrätten att bränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, jfr prop. 2010/11:154. Detta villkor omfattar även 3 b §.

Genom *tredje stycket* klargörs att bestämmelserna i första stycket inte gäller för biogas eller etanol som låginblandas i bensin. Skattebefrielsen för biogas regleras genom 4 §. Skattebefrielsen för biodrivmedel som låginblandas i bensin regleras genom 3 c §.

3 b §

Genom denna nya paragraf regleras skattebefrielsens omfattning för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller dieselolja men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen.

Paragrafen innebär att avdrag får göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för de bränslen som utgör en bensin eller en dieselolja som framställts av biomassa, upp till och med 15 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som bränslet ingår i.

En skattskyldig som lämnar en punktskattedeklaration får under redovisningsperioden fritt fördela mängderna av den bensin eller dieselolja som framställts av biomassa och som ingår i bensin eller diesel, under förutsättning att avdrag i punktskattedeklarationen för redovisningsperioden endast görs för maximalt 15 volymprocent bensin eller dieselolja som framställts av biomassa. Detta avdrag får göras utöver den avdragsrätt som gäller för låginblandade biodrivmedel och berörs i 3 c och 3 d §§. För den som är händelseredovisningsskyldig beräknas begränsningarna i avdragsrätten utifrån förhållandena vid respektive enskild händelse som medför att skattskyldighet inträder. För det fall att en händelseredovisningsskyldigs avdragsrätt uppstår först efter redovisning skett får skattebefrielsen uppnås efter ett avdragsyrkande i samband med en begäran om omprövning.

3 c §

Genom denna nya paragraf regleras skattebefrielsens omfattning för den beståndsdel som framställts av biomassa och som låginblandas i bensin. Av paragrafen framgår att avdrag får göras för hela koldioxidskatten och 89 procent av energiskatten för den beståndsdel som framställts av biomassa och som låginblandas i bensin.

Avdragsrätten är begränsad och kan maximalt uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel (dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa) av den totala mängd bensin som omfattas av den aktuella skattedeklarationen. Vid beräkningen av begränsningen sammanräknas samtliga biodrivmedel, med undantag för bränslen som har samma KN-

nummer som fossil bensin men som framställts av biomassa, t.ex. syntetiska motorbränslen, som den skattskyldige redovisar i deklARATIONEN. Av huvudreglerna i 26 kap. 6, 10 och 17 §§ skatteförfarandelagen följer att energiskatt och koldioxidskatt redovisas i en skattedeclaration för redovisningsperioder, som var och en vanligtvis omfattar en kalendermånad eller ett beskattningsår. Upplagshavare, registrerad varumottagare och lagerhållare redovisar skatten på detta sätt. Mer undantagsvis kan dock förekomma att en skattedeclaration i stället lämnas för varje händelse som medför skattskyldighet. Regler om redovisning av skatt i detta fall finns i 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen. Ett exempel när sådan redovisning aktualiseras är vid sådan införsel av beskattat bränsle från ett annat EU-land som medför skattskyldighet enligt 4 kap. 1 § 6.

En skattskyldig som lämnar en punktskattedeclaration får under redovisningsperioden fritt fördela mängderna biodrivmedel i bensin, under förutsättning att avdrag i punktskattedeclarationen för redovisningsperioden endast görs för maximalt 5 volymprocent biodrivmedel. För den som är händelseredovisningsskyldig beräknas begränsningarna i avdragsrätten utifrån förhållandena vid respektive enskild händelse som medför att skattskyldighet inträder. För det fall att en händelseredovisningsskyldigs avdragsrätt uppstår först efter redovisning skett får skattebefrielsen istället efter ett avdragsyrkande i samband med en begäran om omprövning.

I *tredje stycket* uppställs som ett krav för avdragsrätt att bränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked, jfr kommentaren till 3 a §.

I *fjärde stycket* regleras, för de fall som beståndsdelens utgörs av etanol, att skattebefrielse enligt *första stycket* endast medges om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna eller motsvarande mängd etanol som har hänförs till KN-nummer 2207 10 00 antingen vid import från tredje land eller vid framställning inom EU. KN-nummer 2207 10 00 är odenaturerad etanol. Det är därigenom möjligt att tillämpa avdragsrätten enligt första stycket för denaturerad etanol med KN-nummer 2207 20 00 så länge den skattskyldige anskaffat motsvarande mängd etanol som har importerats eller framställts inom EU i odenaturerad form. Bestämmelsen har sin grund i Europeiska kommissionens statsstödsbeslut i ärende N 112/2004 (EUT C 209, 31.8.2006) där den skattelättnad för låginblandad etanol som godkänts av kommissionen villkoras av att etanolen är klassificerad som odenaturerad etanol under KN-nr 2207 10 00. Syftet med villkoret är att säkerställa att importerad etanol tas in till EU under sådan tullsats att etanolen genom denna kostnadsökning inte överkompenseras i förhållande till det fossila bränslet som den ersätter. För att uppnå en lika behandling med etanol som framställts inom EU ska motsvarande krav på klassificering som odenaturerad etanol också gälla för EU-producerad etanol.

Villkoret i fjärde stycket syftar alltså till att säkerställa en viss marginal i beräkningen av om överkompensation sker. Detta innebär endast att etanolen i något skede, antingen vid importtillfället eller i det ögonblick då den framställts inom EU, ska ha kunnat rubriceras som odenaturerad. För att medges avdrag för skatt på en viss mängd etanol ska den

skattskyldige kunna visa att han anskaffat en sådan mängd etanol som varit odenaturerad i något sådant skede som nyss angetts.

Villkoret reglerar alltså inte i sig hur etanolen ska vara klassificerad när den anskaffas av en drivmedelsproducent och av honom blandas in i t.ex. bensin. I Sverige finns regler i annan lagstiftning än LSE om hantering av etanol. Dessa bestämmelser syftar till att undvika att större mängder etanol än nödvändigt transporteras runt i samhället i odenaturerat skick. Bestämmelserna i alkohollagen (2010:1622) är utformade med inriktning på att etanol ska vara denaturerad så tidigt som möjligt i hanteringskedjan. Vidare omfattas etanol av lagen (1994:1564) om skatt på alkohol. I denna lag finns bestämmelser om undantag från alkoholskatt om etanolen antingen är fullständigt denaturerad eller ingår i en vara som inte är avsedd att ätas eller drickas, under förutsättning att ingående etanol är denaturerad i enlighet med någon EU-medlemsstats krav.

3 d §

Genom denna nya paragraf regleras skattebefrielsens omfattning för den beståndsdel som framställts av biomassa och som låginblandas i diesellojla. Av paragrafen framgår att avdrag får göras för hela koldioxidskatten och 84 procent av energiskatten för den beståndsdel som framställts av biomassa och som låginblandas i diesellojla eller annat motorbränsle som avses i som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3.

Avdragsrätten är begränsad och kan maximalt uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel (dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa) av den totala mängd diesellojla som omfattas av den aktuella skattedeklarationen. Vid beräkningen av begränsningen sammanräknas samtliga biodrivmedel, med undantag för bränslen som har samma KN-nummer som fossil diesel men som framställts av biomassa, t.ex. syntetiska motorbränslen och hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, som den skattskyldige redovisar i deklARATIONEN. Av huvudreglerna i 26 kap. 6 och 10 §§ skatteförfarandelagen följer att energiskatt och koldioxidskatt redovisas i en skattedeklaration för redovisningsperioder, som var och en vanligtvis omfattar en kalendermånad. Upplagshavare, registrerad varumottagare och lagerhållare redovisar skatten på detta sätt. Mer undantagsvis kan dock förekomma att en skattedeklaration i stället lämnas för varje händelse som medför skattskyldighet. Regler om redovisning av skatt i detta fall finns i 26 kap. 8 § skatteförfarandelagen. Ett exempel när sådan redovisning aktualiseras är vid sådan införsel av beskattat bränsle från ett annat EU-land som medför skattskyldighet enligt 4 kap. 1 § 6.

En skattskyldig som lämnar en punktskattedeklaration får under redovisningsperioden fritt fördela mängderna biodrivmedel i diesellojla, under förutsättning att avdrag i punktskattedeklarationEN för redovisningsperioden endast görs för maximalt 5 volymprocent biodrivmedel. För den som är händelseredovisningsskyldig beräknas begränsningarna i avdragsrätten utifrån förhållandena vid respektive enskild händelse som medför att skattskyldighet inträder. För det fall att en händelseredovisningsskyldigs avdragsrätt uppstår först efter redovisning skett får skattebefrielsen uppnås efter ett avdragsyrkande i samband med en begäran om omprövning.

I tredje stycket uppställs som ett krav för avdragsrätten att bränslet eller beståndsdelarna omfattas av ett hållbarhetsbesked, jfr kommentaren till 3 a §.

4 a §

I 7 kap. finns flera bestämmelser där den skattebefrielse som åstadkoms genom avdrag i den skattskyldiges deklaration utgör ett statligt stöd enligt artikel 107 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. I 3 § rör det sig om vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. som bränsle för uppvärmning och i 4 § om biogas som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning. Vidare regleras genom förslagen i denna lagrådsremiss skattebefrielse för biodrivmedel i de nya 3 a, 3 b, 3 c och 3 d §§. EU-kommissionen har godkänt de stödordningar som omfattas av 3 och 4 §§, se beslut i ärenden N866/2006 (EUT C 220, 20.9.2007, s. 2) och N592/2006 (EUT C 303, 13.12.2006, s. 79). Genom statsstödsbeslut i ärenden N N112/2004 (EUT C 209, 31.8.2006, s. 7), N 592/2006 (EUT C 303, 13.12.2006, s. 79) och N539/2010 (EUT C 241, 19.8.2011, s. 5) har EU-kommissionen godkänt den nuvarande skattebefrielsen för biodrivmedel, som åstadkoms genom dispensbeslut, till och med utgången av 2013. Som anges i avsnitt 4.1.2 utgör den minskning av skattebefrielsen som föreslås i lagrådsremissen en ändring av ett befintligt stöd och åtgärden måste därför prövas och godkännas av kommissionen innan den kan träda i kraft. Det rör sig om de förslag som lämnas i 3 b, 3 c och 3 d §§. Ett statsstödsbeslut bedöms finnas i sådan tid att ändringarna av skattebefrielsen för biodrivmedel kan träda i kraft den 1 januari 2013.

Regeringen är enligt statsstödsbesluten skyldig att årligen rapportera till EU-kommissionen att någon överkompensation inte sker genom den skattelättnad som ges de aktuella bränslena alternativt för framtiden föreslå åtgärder som innebär att överkompensationen undviks. I *första stycket* i denna nya paragraf införs en skyldighet för den som gör avdrag för skatt på bränsle enligt 3–4 §§ att på begäran lämna de uppgifter regeringen behöver för denna rapportering. Uppgifterna ska lämnas till regeringen eller till den myndighet som regeringen bestämmer. Det rör sig om uppgifter som behövs för att regeringen ska kunna bedöma om överkompensation har skett och alltså kunna fullgöra sin rapporterings-skyldighet. Så vitt gäller biodrivmedel som hittills beviljats skattebefrielse genom dispensbeslut har denna uppgiftsskyldighet reglerats i dessa beslut. Det har bl.a. gällt uppgifter om teknisk beskrivning av bränslet, inklusive uppgift om ursprung, användningsområde samt olika delar av produktionskostnaden. Den närmare omfattningen av de uppgifter som den skattskyldige på begäran ska lämna avses att regleras i förordning och/eller myndighetsföreskrifter, vilket framgår av paragrafens *andra stycke*.

9 kap.

5 §

Första stycket ändras redaktionellt så bestämmelserna som tidigare uttryckts som ett spann istället skrivs ut.

Ett nytt *tredje stycke* införs varpå de nuvarande tredje till femte styckena blir fjärde, femte respektive sjätte styckena. I tredje stycket utvidgas den skattebefrielse som avses i andra stycket 1 för leveranser till tillverkningsprocess i viss industriell verksamhet. Utöver den energiskattebefrielse som följer av första stycket 1 kan en värmeleverantör vid vissa leveranser erhålla en högre koldioxidskattebefrielse än vad som annars skulle följa av andra stycket 1.

Av allmänna principer följer att återbetalning och avdrag inte kan medges med högre belopp än det skattebelopp som belöper på det bränsle som avdraget respektive återbetalningen avser, dvs. en skattskyldig som kan erhålla sex procent koldioxidskattebefrielse med stöd 6 a kap. 1 § 17 b och 7 kap. 1 § första stycket 4 kan endast medges resterande 94 procent koldioxidskattebefrielse genom återbetalning med stöd av 9 kap. 5 § andra stycket LSE.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG²⁶ har givits sin senaste lydelse genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser²⁷, det s.k. handelsdirektivet. I bilaga I till handelsdirektivet uppräknas i tabellform de verksamhetskategorier som omfattas av handelssystemet. Som sådan verksamhetskategori avses bl.a. förbränning av bränsle i en anläggning med en sammanlagd tillförd effekt på mer än 20 MW (med undantag av anläggningar för förbränning av farligt avfall och kommunalt avfall). Den typen av förbränningsanläggning utgör emellertid inte i sig sådan industriell verksamhet för vilken återbetalning kan erhållas genom 9 kap. 5 §. Återbetalning enligt de förmånligare reglerna i tredje stycket kan alltså endast medges i de fall värmen levererats till en mottagare vars industriella verksamhet omfattas av någon av de industriella verksamhetskategorierna som räknas upp i bilaga I till handelsdirektivet. Det kan t.ex. röra sig om framställning av pappersmassa av trä eller andra fibermaterial.

För återbetalning enligt aktuell bestämmelse är en förutsättning att bränsle åtgått för värme som levererats. Den verksamhetsutövare som både framställer och förbrukar värme i en annan industrianläggning inom handelssystemet än som ryms i de sektorer som utpekats i bilaga I till handelsdirektivet är därför i stället hänvisad till den möjlighet till skattnedsättning som följer av 6 a kap. 1 § 9 LSE. Detta kan vara aktuellt för tillverkningsindustri som förses med värme från egna förbränningspannor vilka direkt genom sin effekt eller genom anslutning till fjärrvärmennät kommit att omfattas av handelssystemet.

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, Celex 32003L0087).

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser (EUT L 140, 5.6.2009, s. 63, Celex 32009L0029).

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna i LSE träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas från och med detta datum. Förslagen till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi samt lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi förändrar redan beslutade lagändringar med ikraftträdande den 1 januari 2013 respektive 1 januari 2015.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

För energi- och koldioxidsskattebefrielse motsvarande biobaserad beståndsdel i motorbränsle för vilka skattskyldighet inträder före årsskiftet erhålls skattebefrielse genom enligt 7 kap. 5 a § i den omfattning som följer av de enskilda dispensbeslut som regeringen meddelat med stöd av 2 kap. 12 §. För avdrag för energi- och koldioxidsskatt enligt 7 kap. 3 c § på bränsle motsvarande skatt på i bränslet ingående beståndsdel framställd av biomassa, medges skattebefrielse upp till fem volymprocent beräknad per redovisningsperiod utifrån beståndsdel i bränsle för vilka skattskyldighet och redovisningsskyldighet inträtt efter årsskiftet.

7.3 Förslaget till lag om ändring i socialavgiftslagen (2000:980)

3 kap.

18 §

Ändringen i paragrafens *första stycke* innebär att kravet att begäran om att avdrag ska ske i inkomstdeklarationen tas bort. Det får till följd att avdrag i fortsättningen kommer att ges automatiskt utan att någon särskild begäran behöver göras.

I *andra stycket* upphävs *fjärde punkten*. Det innebär att villkoren enligt kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse inte längre ska vara uppfyllda för att avdrag ska ges.

Upphävande av 19 §

Förslaget innebär att paragrafen upphävs och är en följd av ändringen i 18 § andra stycket.

Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången i fråga om självdeklaration vid 2013 års taxering. Detta innebär att lagen blir tillämplig på inkomster som upp bärs före ikraftträdandet och som ska taxeras år 2013. Det är således fråga om retroaktiv lagstiftning som är till fördel för den avgiftsskyldige.

7.4 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

2 kap.

11 a §

Ändringen av paragrafens *första stycke* innebär att skattebefrielsen utvidgas att förutom personbilar (klass I) även omfatta husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Kraven för skattebefrielse skärps och samtidigt blir kraven på bilars koldioxidutsläpp relaterade till bilens vikt. Koldioxidutsläppskraven gäller för samtliga bilar som omfattas av skattebefrielsen förutom elbilar. För laddhybrider införs krav på förbrukning av elektrisk energi. För elbilar ställs fortsättningsvis samma krav på förbrukningen av elektrisk energi som tidigare. Den uppgift om förbrukningen av elektrisk energi som avses användas vid tillämpningen av skattebefrielsen är för elbilar ett blandat värde och för laddhybrider ett viktat värde. För elhybrider uppställs inte krav på förbrukningen av elektrisk energi. I övrigt ställs för skattebefrielse fortsättningsvis samma krav på bilars utsläpp som tidigare, även om hänvisningarna i första stycket har ändrats. Bilar som har byggts om efter att bilen har tagits i bruk för första gången (efterkonverterats) omfattas inte av skattebefrielsen.

Skattebefrielsen gäller för bilar som är klassificerade i utsläppsklass enligt 30 eller 32 § avgasreningslagen (2011:318). Enligt nu gällande bestämmelser gäller skattebefrielsen således för bilar som är klassificerade i utsläppsklasserna Euro 5, Euro 6, El, Elhybrid eller Laddhybrid. *Första punkten* gäller således för närvarande bilar i utsläppsklass Euro 5 och Euro 6, Elhybrid och Laddhybrid. *Andra punkten* gäller för laddhybrider. Detta innebär att laddhybrider både ska uppfylla koldioxidutsläppskraven och kraven på elförbrukning. *Tredje punkten* gäller enbart för bilar som är klassificerade i utsläppsklass El.

Till paragrafen tillkommer ett *andra stycke* som beskriver hur de viktrelaterade koldioxidutsläppskraven för en bil bestäms. Bilar som är utrustade för teknik med drift med till exempel bensin och dieselolja får högst ha ett koldioxidutsläpp som bestäms genom beräkning enligt formeln; $(95 + 0,0457 \times (\text{bilens tjänstevikt i kilogram} - 1372))$. Även bilar som har utrustas med teknik för drift med andra drivmedel kan omfattas av skattebefrielsen om kraven uppfylls.

Bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle (E 85), naturgas och biogas tillåts släppa ut mer koldioxidutsläpp än bilar som är utrustade med teknik för andra drivmedel. För dessa bilar bestäms det högsta tillåtna koldioxidutsläppet genom beräkning enligt formeln; $(150 + 0,0457 \times (\text{bilens tjänstevikt i kilogram} - 1372))$. Till skillnad mot de nu gällande kraven för skattebefrielse, ställs inte krav på specifik tändning för att omfattas av de lindrigare kraven. Detta innebär att eventuella bilar som är utrustade med teknik för drift med dieselolja och gasbränsle kan omfattas av de lindrigare kraven för skattebefrielse.

De koldioxidutsläppskrav som gäller för hybridbilar bestäms utifrån den teknik som bilen har utrustats med för drift med drivmedel. Om bilen till exempel har utrustats med både teknik för drift med bensin och med teknik för drift med el gäller således de koldioxidkrav som uppställs

enligt huvudregeln. Beräkningen av bilens högsta koldioxidutsläpp görs med ett genomsnittligt koldioxidutsläpp om 95 gram koldioxid per kilometer. Om det är en laddhybrid krävs dessutom att bilen inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kWh per 100 kilometer. Om bilen till exempel har utrustats med både teknik för drift med bensin och biogas gäller de generösare koldioxidkraven som uppställs för bilar som utrustats med teknik för drift med etanolbränsle eller annat gasbränsle än gasol. Beräkningen av bilens högsta koldioxidutsläpp görs då med ett genomsnittligt koldioxidutsläpp om 150 gram koldioxid per kilometer.

Vid beräkningen av det högsta tillåtna koldioxidutsläppet används bilens tjänstevikt enligt uppgift i vägtrafikregistret.

Till paragrafen tillkommer ett *tredje stycke* som anger vilken uppgift om bilens koldioxidutsläpp som avses användas vid en jämförelse med det högsta tillåtna koldioxidutsläpp som gäller för en bil, om bilen är utrustad med flera driftstekniker.

Om uppgift om bilens koldioxidutsläpp saknas i vägtrafikregistret och det inte finns någon tillförlitlig utredning om bilens koldioxidutsläpp, ska bilens koldioxidutsläpp bestämmas enligt samma principer som när vägtrafikskatten bestäms. Detta regleras i 4 kap. 10 § vägtrafikskattelagen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. De ändrade kraven för fordonsskattebefrielse gäller endast för bilar som tas i bruk efter ikraftträdandet. Bilar som har anskaffats innan ändringen har trätt i kraft och som eventuellt uppfyller kraven för skattebefrielse enligt de ändrade bestämmelserna omfattas således inte av skattebefrielsen. En ändring av kraven för skattebefrielse ska emellertid inte påverka de personbilar som redan omfattas av skattebefrielsen enligt de nuvarande reglerna. För dessa gäller således skattebefrielsen till dess att femårsperioden löpt ut.

7.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

6 a kap.

1 §

I punkten 17 regleras skattebefrielse för bränslen som förbrukas för framställning av värme i en anläggning som omfattas av handelssystemet. Befrielsen medges endast i den mån skattebefrielse inte följer av tidigare punkter. I *punkten 17 a* ändras nivån för koldioxidskattebefrielsen för förbrukning i kraftvärmeproduktion i en anläggning som ingår i handelssystemet.

7.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1497) om
ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

6 a kap.

1 §

Se kommentaren till detta lagrum under förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 §

Se kommentaren till detta lagrum under förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

9 kap.

5 §

Se kommentaren till detta lagrum under förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

7.7 Förslaget till lag om ändring i skatteförfarandelagen
(2011:1244)

31 kap.

Upphävande av 26 §

Paragrafen upphävs till följd av ändringarna i 3 kap. 18 § socialavgiftslagen (2000:980).

58 kap.

2 §

Ändringen i *andra stycket* är en följd av att den statliga inkomstskatten för juridiska personer sänks med en procentenhet från 26,3 procent till 25,3 procent. Motsvarande ändring gjordes i 11 kap. 11 a § skattebetalningslagen (1997:483) vid den tidigare bolagsskattesänkningen (bet. 2008/09:SkU19, bilaga 3, rskr. 2008/09:114, SFS 2008:1345).

Punkten 22 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Enligt denna punkt gäller den upphävda lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter alltjämt för 2013 och tidigare års taxeringar. Enligt 3 kap. 17 a § nämnda lag ska den som begär avdrag vid beräkningen av egenavgifter enligt 3 kap. 18 § socialavgiftslagen (2000:980) lämna uppgift om vissa stöd av mindre betydelse som beviljats den uppgiftsskyldige samt de övriga uppgifter som behövs för att Skatteverket ska kunna bedöma om den uppgiftsskyldige har rätt till avdrag. Förslaget i denna lagrådsremiss innebär att denna uppgiftsskyldighet i självdeklarationen upphävs vid 2013 års taxering. En

ändring av denna punkt av övergångsbestämmelserna behöver därför göras.

Ändringen innebär att ett nytt *femte stycke* införs och som anger att uppgiftsskyldigheten enligt 3 kap. 17 a § nämnda lag inte ska gälla vid 2013 års taxering.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Punkten 1. Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Punkten 2. Bestämmelserna i 58 kap. 2 § i sin nya lydelse tillämpas i fråga om avyttringar av andelar i skalbolag som sker efter utgången av 2012. Om skalbolagsdeklarationen till någon del avser tid före ikraftträdandet, ska dock vid beräkningen av säkerhetens storlek enligt 58 kap. 2 § andra stycket procenttalet 26,3 användas i stället för 25,3. Äldre bestämmelser i 58 kap. 2 § gäller i fråga om avyttringar som har skett före ikraftträdandet.

8 Lagtext

8.1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Häri genom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹ att 33 kap. 8 och 16 §§, 34 kap. 6, 8, 10, 18 och 20 §§, samt 50 kap. 5 §, 65 kap. 8 och 10 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

33 kap.

8 §²

Med *kapitalunderlaget för räntefördelning* för en enskild näringsidkare avses skillnaden mellan värdet på tillgångarna och värdet på skulderna i näringsverksamheten vid det föregående beskattningsårets utgång ökad med

– underskott av näringsverksamheten under det föregående beskattningsåret till den del avdrag för underskottet inte har gjorts enligt någon av de bestämmelser som anges i 14 kap. 22 § första och andra styckena,

– kvarstående sparad fördelningsbelopp,

– en sådan övergångspost som avses i 14 §, och

– en sådan särskild post vid arv, gåva m.m. som avses i 15–17 §§,

minskad med

– 73,7 procent av expansionsfonden enligt 34 kap. vid det föregående beskattningsårets utgång, och

– sådana tillskott i näringsverksamheten under det föregående beskattningsåret som gjorts i annat syfte än att varaktigt öka kapitalet i verksamheten.

– 74,7 procent av expansionsfonden enligt 34 kap. vid det föregående beskattningsårets utgång, och

16 §³

Den särskilda posten uppgår till ett belopp som motsvarar det negativa kapitalunderlag för räntefördelning som hänför sig till förvärvet, beräknat vid förvärvstidpunkten. Posten får dock inte överstiga ett belopp som motsvarar den ersättning som lämnas för fastigheten minskad med det högsta värdet för fastigheten vid förvärvstidpunkten enligt 12 §

Den särskilda posten uppgår till ett belopp som motsvarar det negativa kapitalunderlag för räntefördelning som hänför sig till förvärvet, beräknat vid förvärvstidpunkten. Posten får dock inte överstiga ett belopp som motsvarar den ersättning som lämnas för fastigheten minskad med det högsta värdet för fastigheten vid förvärvstidpunkten enligt 12 §

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2008:1343.

³ Senaste lydelse 2008:1343.

eller 13 § och ökad med 73,7 procent av en övertagen expansionsfond till den del den avser fastigheten. Ett åtagande att ta över expansionsfonden räknas inte som ersättning.

Om en del av fastigheten övergår till någon annan ägare, ska posten minskas i motsvarande mån.

Om fastigheten och driften av den räknas till olika näringsverksamheter och förvärvaren eller hans närstående inom två år före förvärvet eller efter förvärvet skjutit till kapital i mer än obetydlig omfattning till den näringsverksamhet som driften räknas till, ska posten minskas i motsvarande mån.

34 kap.

6 §⁴

För enskilda näringsidkare får expansionsfonden uppgå till högst ett belopp som motsvarar 135,69 procent av kapitalunderlaget för expansionsfond.

För enskilda näringsidkare får expansionsfonden uppgå till högst ett belopp som motsvarar 133,87 procent av kapitalunderlaget för expansionsfond.

8 §⁵

En särskild post får beräknas om en fastighet förvärvas genom arv, testamente eller gåva eller genom bodelning med anledning av äktenskapsskillnad eller makes död och summan av egen och övertagen expansionsfond överstiger 135,69 procent av summan av förvärvarens kapitalunderlag för expansionsfond och det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet. Förvärvarens kapitalunderlag och expansionsfond ska beräknas vid utgången av beskattningsåret före förvärvet medan det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet och den övertagna expansionsfonden beräknas vid förvärvstidpunkten.

En särskild post får beräknas om en fastighet förvärvas genom arv, testamente eller gåva eller genom bodelning med anledning av äktenskapsskillnad eller makes död och summan av egen och övertagen expansionsfond överstiger 133,87 procent av summan av förvärvarens kapitalunderlag för expansionsfond och det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet. Förvärvarens kapitalunderlag och expansionsfond ska beräknas vid utgången av beskattningsåret före förvärvet medan det kapitalunderlag som hänför sig till förvärvet och den övertagna expansionsfonden beräknas vid förvärvstidpunkten.

Första stycket gäller bara under förutsättning att villkoren i 18 § är uppfyllda och om fastigheten är kapitaltillgång såväl hos den tidigare ägaren som hos förvärvaren.

⁴ Senaste lydelse 2008:1343.

⁵ Senaste lydelse 2008:1343.

10 §⁶

Den särskilda posten får öka kapitalunderlaget för expansionsfond med ett så stort belopp att expansionsfonden motsvarar högst 135,69 procent av kapitalunderlaget som avses i 8 §.

Kapitalunderlaget får ökas med posten bara så länge någon del av fastigheten finns kvar i näringsverksamheten. Om expansionsfonden ett visst år uppgår till eller är lägre än 135,69 procent av kapitalunderlaget före ökningen med posten, upphör rätten att öka kapitalunderlaget med posten.

Den särskilda posten får öka kapitalunderlaget för expansionsfond med ett så stort belopp att expansionsfonden motsvarar högst 133,87 procent av kapitalunderlaget som avses i 8 §.

Kapitalunderlaget får ökas med posten bara så länge någon del av fastigheten finns kvar i näringsverksamheten. Om expansionsfonden ett visst år uppgår till eller är lägre än 133,87 procent av kapitalunderlaget före ökningen med posten, upphör rätten att öka kapitalunderlaget med posten.

18 §⁷

Om reattillgångar i en enskild näringsverksamhet övergår till en obegränsat skattskyldig fysisk person genom arv, testamente, gåva eller bodelning och mottagaren tar över hela näringsverksamheten, en verksamhetsgren eller en ideell andel av en verksamhet eller av en verksamhetsgren, får mottagaren helt eller delvis ta över en expansionsfond, om

– mottagaren vid arv eller testamente skriftligen förklarar att han tar över fonden eller delen av fonden, eller

– parterna vid gåva eller bodelning träffar skriftligt avtal om övertagandet.

Utöver vad som sägs i första stycket krävs att

1. mottagaren övertar tillgångar vars värde, minskat med övertagna skulder, motsvarar minst 73,7 procent av den övertagna expansionsfonden eller delen av fonden, och

1. mottagaren övertar tillgångar vars värde, minskat med övertagna skulder, motsvarar minst 74,7 procent av den övertagna expansionsfonden eller delen av fonden, och

2. vad som övertas av fonden uppgår till högst så stor del av hela fonden som de övertagna reattillgångarna utgör av samtliga reattillgångar i näringsverksamheten.

Expansionsfonden får dock inte tas över till den del den överstiger 185 procent av det värde som reattillgångarna i näringsverksamheten uppgick till vid utgången av det tredje beskattningsåret före det aktuella beskattningsåret (jämförelsebeloppet). Om fonden bara delvis tas över, får den övertagna fondens värde högst uppgå till så stor del av jämförelsebeloppet som de övertagna reattillgångarna utgör av samtliga reattillgångar vid tidpunkten för överföringen. Värdet av reattillgångarna ska beräknas på det sätt som anges i 33 kap. 12 § första stycket och 13 §.

⁶ Senaste lydelse 2008:1343.

⁷ Senaste lydelse 2008:1343.

Som skuld enligt andra stycket 1 ska räknas också sådana avdrag som avses i 33 kap. 11 §. Bilaga 1

Om expansionsfonden helt eller delvis tas över, anses den som tar över fonden själv ha gjort avsättningarna och avdragen för dem.

20 §⁸

En expansionsfond upphör utan att bestämmelserna i 14–16 §§ blir tillämpliga om en enskild näringsidkare

– överlåter samtliga reelltillgångar i näringsverksamheten till ett aktiebolag som han äger aktier i eller genom överlåtelsen kommer att äga aktier i,

– begär att expansionsfonden inte ska återföras, och
– gör ett tillskott till bolaget – gör ett tillskott till bolaget som motsvarar minst 73,7 procent som motsvarar minst 74,7 procent av expansionsfonden. av expansionsfonden.

I 48 kap. 12 § finns bestämmelser om beräkningen av omkostnadsbeloppet för aktierna.

50 kap.

5 §⁹

Anskaffningsutgiften ska *ökas* med

– den skattskyldiges tillskott till bolaget,
– belopp som tagits upp som den skattskyldiges andel av bolagets inkomster,

– 26,3 procent av avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., – 25,3 procent av avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap.,

– 73,7 procent av expansionsfond som förs över från andel i handelsbolag till enskild näringsverksamhet enligt 34 kap. 22 §, och – 74,7 procent av expansionsfond som förs över från andel i handelsbolag till enskild näringsverksamhet enligt 34 kap. 22 §, och

– det belopp som framgår vid en tillämpning av bestämmelserna om överlåtelse av privata tillgångar till underpris i 53 kap. 5 §.

Anskaffningsutgiften ska *minska* med

– den skattskyldiges uttag ur bolaget,
– belopp som dragits av som den skattskyldiges andel av bolagets underskott,

– negativt fördelningsbelopp till den del räntefördelningen minskat ett underskott i inkomstslaget näringsverksamhet,

– 26,3 procent av återförda avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., och – 25,3 procent av återförda avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., och

– 73,7 procent av expansionsfond som förs över från enskild näringsverksamhet till andel i handelsbolag enligt 34 kap. 19 §. – 74,7 procent av expansionsfond som förs över från enskild näringsverksamhet till andel i handelsbolag enligt 34 kap. 19 §.

⁸ Senaste lydelse 2008:1343.

⁹ Senaste lydelse 2008:1343.

65 kap.8§¹⁰

<p>Expansionsfondsskatten är 26,3 procent av det belopp som dras av vid avsättning till expansionsfond enligt 34 kap. När avdraget återförs ska ett belopp som motsvarar 26,3 procent av minskningen av expansionsfonden tillgodoräknas vid debiteringen av slutlig skatt.</p>	<p>Expansionsfondsskatten är 25,3 procent av det belopp som dras av vid avsättning till expansionsfond enligt 34 kap. När avdraget återförs ska ett belopp som motsvarar 25,3 procent av minskningen av expansionsfonden tillgodoräknas vid debiteringen av slutlig skatt.</p>
--	--

10 §¹¹

<p>För juridiska personer är den statliga inkomstskatten 26,3 procent av den beskattningsbara inkomsten.</p>	<p>För juridiska personer är den statliga inkomstskatten 25,3 procent av den beskattningsbara inkomsten.</p>
--	--

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången vid beskattningen 2014, om inte något annat anges i punkterna 2–4.

2. Bestämmelserna i 33 kap. 8 och 16 §§ samt 34 kap. 8 och 10 §§ i sina nya lydelse tillämpas första gången vid beskattningen 2015.

3. Vid beskattningen år 2014 ska samtliga kvarvarande avdrag för avsättning till expansionsfond som har gjorts enligt äldre bestämmelser anses återförda och genast återavsatta till expansionsfond den 1 januari 2013. Vid återföringen tillämpas bestämmelserna i sina äldre lydelse och vid återavsättningen tillämpas bestämmelserna i sina nya lydelse. Vid bestämmande av det belopp som expansionsfonden högst får uppgå till tillämpas i fråga om återavsättningen 34 kap. 6 och 10 §§ i sina äldre lydelse och vid tillämpningen av 34 kap. 13 § tillämpas 50 kap. 5 § i sin äldre lydelse. Bestämmelsen i 34 kap. 13 § andra stycket tillämpas inte i fråga om återavsättning.

4. Bestämmelsen i 65 kap. 10 § i sin nya lydelse tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2012.

¹⁰ Senaste lydelse 2008:1343.

¹¹ Senaste lydelse 2011:1271.

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 2 kap. 12 §, 6 a kap. 2 § och 9 kap 5 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas fyra nya paragrafer, 7 kap. 3 a, 3 b, 3 c samt 3 d §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

12 §¹

Regeringen får i särskilda fall helt eller delvis medge befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på

1. *bränsle som framställs av biomassa, eller*

2. *annat bränsle än som avses i 1, som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter.*

Första stycket gäller även om bränslet ingår som en beståndsdel i ett annat bränsle.

Regeringen får i särskilda fall helt eller delvis medge befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränsle som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter.

6 a kap.

2 §²

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 93 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a *eller 17 a*, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

¹ Senaste lydelse 2010:1824.

² Senaste lydelse 2009:1495.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 b, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 6 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a. Bilaga 1

7 kap.

3 a §

Om inte annat följer av 3 b–3 d §§ får en skattskyldig göra avdrag för energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den beståndsdel av bränsle som den skattskyldige har förbrukat eller sålt som motorbränsle och som framställts av biomassa, om bränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Bestämmelserna i första stycket gäller dock inte för biogas.

3 b §

Om ett bränsle som framställts av biomassa ingår i eller i sig utgörs av motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3, får den skattskyldige endast göra avdrag enligt 3 a § för skatt upp till och med 15 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som detta bränsle ingår i eller utgörs av och för vilket skatt redovisas för en period som avses i 26 kap. 10 § eller för en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförändelagen (2011:1244).

3 c §

För motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 89 procent och koldioxidskatt med 100 procent på annan beståndsdel som framställts av biomassa än sådan som avses i 3 b §. Avdrag får dock endast göras för skatt på beståndsdel till den del som uppgår till och med

högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle för vilket skatt redovisas för en period som avses i 26 kap. 10 § eller för en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförändelagen (2011:1244).

Första stycket gäller endast om bränslet 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 gäller första stycket endast om den skattskyldige har anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförs till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

3 d §

För motorbränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 får den skattskyldige göra avdrag för energiskatt med 84 procent och koldioxidskatt med 100 procent på annan beståndsdel som framställts av biomassa än sådan som avses i 3 b §. Avdrag får dock endast göras för skatt på beståndsdel till den del som uppgår till och med högst 5 volymprocent av den totala mängd motorbränsle för vilket skatt redovisas för en period som avses i 26 kap. 10 § eller för en händelse enligt 26 kap. 8 § skatteförändelagen (2011:1244).

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

9 kap.
5 §³

Beskattningsmyndigheten medger, i den omfattning som anges i andra–fjärde styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9–11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten,

2. annat ändamål än som avses under 1, med hela energiskatten på elektrisk kraft och med hela energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten på bränsle.

Om leverans skett för tillverkningsprocessen i sådan industriell verksamhet som tillhör en verksamhetskategori som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG⁴, senast ändrat genom Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/29/EG⁵, medges dock återbetalning enligt

1. andra stycket 1 b med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och

2. andra stycket 1 c med 70 procent av energiskatten och 100 procent av koldioxidskatten.

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, ska energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till

³ Senaste lydelse 2009:1495.

⁴ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32 (Celex 32003L0087).

⁵ EUT L 140, 5.6.2009, s. 63 (Celex 32009L0029).

respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärme-
produktion. Bilaga 1

För bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon återbetalning av skatt enligt denna paragraf.

Har beslut om preliminär skattesats meddelats enligt 9 kap. 9 b § medges återbetalning enligt den lägre koldioxidskattesats eller, beträffande råttalolja, energiskattesats som följer av beslutet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs i fråga om socialavgiftslagen (2000:980)¹
dels att 3 kap. 19 § ska upphöra att gälla,
dels att 3 kap. 18 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

18 §²

Vid beräkning av egenavgifter ska, *efter begäran i inkomstdeklarationen*, avdrag göras med 5 procent av avgiftsunderlaget, dock högst med 10 000 kronor per år.

Vid beräkning av egenavgifter ska avdrag göras med 5 procent av avgiftsunderlaget, dock högst med 10 000 kronor per år.

Första stycket gäller bara

1. till den del avgiftsunderlaget utgörs av avgiftspliktig inkomst av näringsverksamhet,

2. om den del av avgiftsunderlaget som utgörs av avgiftspliktig inkomst av näringsverksamhet överstiger 40 000 kronor,

2. om den del av avgiftsunderlaget som utgörs av avgiftspliktig inkomst av näringsverksamhet överstiger 40 000 kronor, *och*

3. om den avgiftsskyldige vid ingången av beskattningsåret har fyllt 26 men inte 65 år och inte bara ska betala ålderspensionsavgiften enligt 16 §, *och*

3. om den avgiftsskyldige vid ingången av beskattningsåret har fyllt 26 men inte 65 år och inte bara ska betala ålderspensionsavgiften enligt 16 §.

4. *om avdraget uppfyller villkoren för att utgöra stöd av mindre betydelse enligt*

– *kommissionens förordning (EG) nr 1998/2006 av den 15 december 2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget på stöd av mindre betydelse*³,

– *kommissionens förordning (EG) nr 875/2007 av den 24 juli 2007 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse inom fiskerisektorn och om ändring av förordning nr 1860/2004*⁴, eller

– *kommissionens förordning*

¹ Senaste lydelse av 3 kap. 19 § 2010:436.

² Senaste lydelse 2011:1257.

³ EUT L 379, 28.12.2006, s. 5 (Celex 32006R1998).

⁴ EUT L 193, 25.7.2007, s. 6 (Celex 32007R0875).

(EG) nr 1535/2007 av den 20 december 2007 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse inom sektorn för produktion av jordbruksprodukter⁵.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering.

⁵ EUT L 337, 21.12.2007, s. 35 (Celex 32007R1535).

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.
11 a §¹

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil *klass I* för den tid under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången som *bilen uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon eller kraven i miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller är klassificerad i utsläppsklassen El enligt avgasreninglagen (2011:318), och*

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil, *lätt lastbil och lätt buss* för den tid under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången som *bilen har klassificerats i utsläppsklass enligt 30 eller 32 §§ avgasreninglagen (2011:318), och*

1. *bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning enligt uppgift i vägtrafikregistret inte överstiger det i andra stycket angivna högsta tillåtna koldioxidutsläppet i förhållande till bilens vikt, och*

2. *bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer om bilen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid, enligt 32 § punkten 3 avgasreninglagen, eller*

3. *bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än*

¹ Senaste lydelse 2011:478.

som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier,

4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller är utrustad med styrd tändning för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier, eller

5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer vid framförande, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas av någon av de punkterna.

vad som anges i styckets andra punkt, om bilen är klassificerad i utsläppsklass El, enligt 32 § punkten 1 avgasreninglagen.

Det högsta tillåtna koldioxidutsläppet angivet i gram koldioxid per kilometer i förhållande till bilens vikt bestäms av följande beräkning;

1. bilens tjänstevikt enligt uppgift i vägtrafikregistret angivet i kilogram minskas med 1372,

2. differensen enligt punkten 1 multipliceras med 0,0457, och

3. produkten enligt punkten 2 adderas med 95, eller med 150 om bilen är utrustad med teknik för drift med etanolbränsle eller annat gasbränsle än gasol.

Om det i vägtrafikregistret finns flera uppgifter om bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning ska vid tillämpning av första stycket användas den uppgift som anges för drift med etanolbränsle eller gasbränsle.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. Äldre lydelse av 2 kap. 11 a § gäller fortfarande för personbilar som blivit skattepliktiga för första gången före lagens ikraftträdande.

8.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1496) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2009:1496

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	100 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

8.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1497) om
ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att 6 a kap. 1 och 2 §§ samt 9 kap. 5 § lagen om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1497) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2009:1497

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

6 a kap.

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt

17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	100 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Lydelse enligt SFS 2009:1497

Föreslagen lydelse

6 a kap.

2 §

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a eller 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 93 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 17 b, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 6 procent av

den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a. Bilaga 1

Lydelse enligt SFS 2009:1497

Föreslagen lydelse

9 kap.

5 §

Beskattningsmyndigheten medger, i den omfattning som anges i andra–fjärde styckena, efter ansökan återbetalning av skatt på elektrisk kraft och bränsle som förbrukats för framställning av värme som levererats för ändamål som ger skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 1, 6, 9–11 eller 16 eller enligt 11 kap. 9 § 2, 3 eller 5.

Återbetalning medges vid leverans för

1. tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet, för

a) elektrisk kraft med den del av energiskatten som överstiger 0,5 öre per kilowattimme,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten,

2. annat ändamål än som avses under 1, med hela energiskatten på elektrisk kraft och med hela energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten på bränsle.

Om leverans skett för tillverkningsprocessen i sådan industriell verksamhet som tillhör en verksamhetskategori som anges i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG¹, senast ändrat genom Europaparlamentet och rådets direktiv 2009/29/EG², medges dock återbetalning enligt

1. andra stycket 1 b med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och

2. andra stycket 1 c med 70 procent av energiskatten och 100 procent av koldioxidskatten.

¹ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32 (Celex 32003L0087).

² EUT L 140, 5.6.2009, s. 63 (Celex 32009L0029).

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, ska energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärme-
produktion. Bilaga 1

För bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon återbetalning av skatt enligt denna paragraf.

Härigenom föreskrivs i fråga om skatteförfarandelagen (2011:1244)
dels att 31 kap. 26 § ska upphöra att gälla,
dels att 58 kap. 2 § ska ha följande lydelse,
dels att punkt 22 i övergångsbestämmelserna till nämnda lag ska ha
följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

58 kap.

2 §

Om säkerhet ska ställas, ska storleken bestämmas till summan av företagets obetalda inkomstskatt för närmast föregående beskattningsår och 26,3 procent av det överskott som har redovisats i skalbolagsdeklarationen. I fråga om svenska handelsbolag och i utlandet delägarbeskattade juridiska personer ska säkerheten bara avse överskottet i skalbolagsdeklarationen.

Om säkerhet ska ställas, ska storleken bestämmas till summan av företagets obetalda inkomstskatt för närmast föregående beskattningsår och 25,3 procent av det överskott som har redovisats i skalbolagsdeklarationen. I fråga om svenska handelsbolag och i utlandet delägarbeskattade juridiska personer ska säkerheten bara avse överskottet i skalbolagsdeklarationen.

Om en fysisk person har förvärvat en andel i ett svenskt handelsbolag eller i en i utlandet delägarbeskattad juridisk person, ska säkerhetens storlek bestämmas till 40 procent av överskottet.

Om flera skalbolagsdeklarationer lämnas, ska kompletterande säkerhet ställas för den ökning av överskottet som redovisas i förhållande till en tidigare deklaration.

22. Lagen (2001:1227) om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska upphöra att gälla vid utgången av 2011. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för 2013 och tidigare års taxeringar.

Överklagandeförbudet i 19 kap. 3 § den upphävda lagen gäller inte vitesförelägganden som meddelas efter utgången av 2011. Vitesförelägganden som meddelas efter den tidpunkten gäller omedelbart.

Den som före utgången av 2012 har gett in en skriftlig förbindelse enligt 13 kap. 1 § lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska vid ingången av 2013 även anses ha gett in en förbindelse enligt 23 kap. 5 §.

Den som före utgången av 2012 har gett in ett åtagande enligt 13 kap. 2 § lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter ska vid ingången av 2013 även anses ha gett in ett åtagande enligt 23 kap. 6 §.

Skyldigheten att lämna uppgifter enligt 3 kap. 17 a § lagen om självdeklarationer och kontrolluppgifter gäller inte vid 2013 års taxering.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. Bestämmelserna i 58 kap. 2 § i sin nya lydelse tillämpas i fråga om avyttringar av andelar i skalbolag som sker efter utgången av 2012. Om skalbolagsdeklarationen till någon del avser tid före ikraftträdandet, ska dock vid beräkningen av säkerhetens storlek enligt 58 kap. 2 § andra stycket procenttalet 26,3 användas i stället för 25,3. Äldre bestämmelser i 58 kap. 2 § tillämpas i fråga om avyttringar som har skett före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna för de delar av promemorian som omfattas av lagrådsremissen

Bilaga 2

Remissinstanser som yttrat sig

Kammarrätten i Sundsvall, Förvaltningsrätten i Uppsala, Ekobrottsmyndigheten, Konsumentverket, Myndigheten för utländska investeringar i Sverige, Invest Sweden, Kommerskollegium, Exportkreditnämnden, Länsstyrelsen i Stockholms län, Statskontoret, Tullverket, Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Nationalekonomiska institutionen vid Uppsala universitet, Statens Jordbruksverk, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap, Naturvårdsverket, Regelrådet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Bolagsverket, Statens energimyndighet, Tillväxtverket, Bil Sweden, Energigas Sverige, Far, Finansbolagens Förening, Fondbolagens Förening, Företagarna, Gröna Bilister, Landsorganisationen i Sverige, Lantbrukarnas Riksförbund, Lantmännen, Motorbranschens Riksförbund, Näringslivets Regelnämnd, SEKAB Biofuels & Chemicals Aktiebolag, Skattebetalarnas förening, Skogsindustrierna, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svensk Försäkring, Svenska Bankföreningen, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Redovisningskonsulters Förbund och Villaägarnas Riksförbund.

Remissinstanser som avstått från att yttra sig

Riksrevisionen, Försäkringskassan, Finansinspektionen, Bokföringsnämnden, Kammarkollegiet, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, Skogsstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Sveriges advokatsamfund, Sveriges akademikers centralorganisation och Tjänstemännens centralorganisation.

Remissinstanser som inte avhört

Sveriges Exportråd, Stockholms Handelskammare, Västsvenska Handelskammaren, Institutet för internationell ekonomi vid Stockholms universitet, Nationalekonomiska institutionen vid Handelshögskolan i Stockholm, Institutet för jordbruks- och miljöteknik, Aktiebolaget Svensk Exportkredit, Biluthyrarna Sverige, Industrins Finansförening, Institutet för Näringslivsforskning, International Chamber of Commerce Svensk Handel, Svensk Industriförening, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Fondhandlareföreningen, Svenska Riskkapitalföreningen och Sveriges Åkeriföretag.

Bio Alcohol Fuel Foundation, Chemrec Aktiebolag, Domsjö Fabriker Aktiebolag, EcoPar Aktiebolag, E.ON Gas Sverige Aktiebolag, Fiat Group Automobiles Sweden Aktiebolag, Ford Motor Company Aktiebolag, Lantmännen Aspen Aktiebolag, Nordisk Etanol & Biogas Aktiebolag, Näringslivets skattedelegation, Perstorp Bio Products Aktiebolag, Taurus Energy Aktiebolag och Volkswagen Group Sverige Aktiebolag.