

# Sänkt skatt på biodrivmedel

## Promemorians huvudsakliga innehåll

För hållbara biodrivmedel gäller i dag viss befrielse från energiskatt och hel befrielse från koldioxidskatt. Skattebefrielsen har hittills i sin helhet betraktats av Europeiska kommission som ett driftsstöd enligt de regler om statsstöd som finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Energimyndigheten har i uppdrag att årligen rapportera till regeringen om de skattebefriade biodrivmedlen överkompenserats. Övervakningsrapporten för 2015 visar att god marginal till överkompensation finns för flera biodrivmedel. Mot den bakgrunden föreslås att befrielsen från energiskatt ökas för dessa biodrivmedel. Förslagen innebär att befrielsen från energiskatt ökas från 73 till 92 procent för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85), från 74 till 88 procent för etanol som låginblandas i bensin, från 50 till 63 procent för höginblandad Fame och för låginblandad Fame i dieselbränsle från 8 till 36 procent.

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

# Innehållsförteckning

1	Lagtext .....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
2	Sänkt skatt på biodrivmedel .....	7
2.1	Bakgrund .....	7
2.1.1	Energiskattedirektivet samt lagen om skatt på energi.....	7
2.1.2	Överkompensation och annat om EU:s regler om statligt stöd .....	8
2.2	Sänkt skatt på biodrivmedel .....	9
2.3	Konsekvensanalys .....	9
2.3.1	Inledning.....	9
2.3.2	Offentligfinansiella effekter .....	10
2.3.3	Effekter för hushållen och företagen .....	10
2.3.4	Effekter för måluppfyllelse och miljön.....	12
2.3.5	Effekter för myndigheter och domstolar.....	12
3	Författningskommentar .....	12

# 1 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagrådsremiss Vissa Föreslagen lydelse  
statsstödskrav på bränsleskatte-  
området*

### **7 kap.**

#### **3 a §**

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 50 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 73 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

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

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare, och

3. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

1. energiskatt med 63 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 92 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

### 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, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 74 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelan utgörs av etanol, och

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

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Första och andra styckena gäller endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelan omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare, och

3. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd.

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

### 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, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

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

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

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Första och andra styckena gäller endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelan omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare, och
3. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd

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

## 2 Sänkt skatt på biodrivmedel

### 2.1 Bakgrund

#### 2.1.1 Energiskattedirektivet samt lagen om skatt på energi

Lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, reglerar skatter på bränslen och el. Skattereglerna är anpassade till 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, förkortat energiskattedirektivet. Direktivet innehåller bestämmelser om vad som ska beskattas och hur detta ska ske. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som i LSE är att bränslen och elektrisk kraft ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta. Energi- och koldioxidskattesatserna på fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § LSE.

Artikel 16.1 i energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att helt eller delvis tillämpa skattebefrielse för bl.a. produkter som framställts av biomassa. Ett förbehåll för skattebefrielsen är att den inte får medföra någon överkompensation för merkostnaderna för framställning av de aktuella biobränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet). De biobränslen som definieras som energiprodukter enligt 1 kap. 3 § LSE är skattepliktiga enligt 2 kap. 3 § LSE. Övriga biodrivmedel är skattepliktiga genom 2 kap. 4 § första stycket 1 LSE. Skatt ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle enligt 2 kap. 1 § LSE.

Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. Av 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE framgår att en skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel (dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa) under förutsättning att motorbränslet inte utgör bensin eller dieselbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Om biodrivmedlet utgör fettsyrametylester (Fame) följer dock av 7 kap. 3 a § första stycket 1 LSE att avdraget för energiskatten är begränsat till 50 procent och om biodrivmedlet utgör etanol för gnisttända motorer följer av 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE att avdraget är begränsat till 73 procent. Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § tredje stycket LSE att en skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten. För låginblandning i bensin får avdrag enligt 7 kap. 3 c § LSE också göras för hela koldioxidskatten och 74 procent av energiskatten om beståndsdelen utgörs av etanol och med

100 procent om det rör sig om annan beståndsdel som utgörs av biomassa. För låginblandning i dieselbränsle gäller motsvarande möjlighet att göra avdrag enligt 7 kap. 3 d § LSE med hela koldioxidskatten och 8 procent av energiskatten om beståndsdel utgörs av Fame och med 100 procent om det rör sig om en annan beståndsdel som framställts av biomassa.

En förutsättning för samtliga fall av avdragsrätt för skatt på bränslen som framställts av biomassa är att bränslet omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. 1 b § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. För biogas gäller dock detta krav endast för motorbränsle för transportändamål. Kravet på hållbarhet grundar sig på krav i artikel 17.1 c i 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), förkortat förnybartdirektivet. Kraven gäller att biodrivmedel samt flytande biobränslen för uppvärmningsändamål 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.

## **2.1.2 Överkompensation och annat om EU:s regler om statligt stöd**

Både koldioxidskatten och energiskatten är att anse som miljörelaterade skatter. Nedsättning av eller befrielse från skatterna kan vara utformade så att åtgärderna definitionsmässigt utgör statligt stöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Europeiska kommissionen antog under 2014 riktlinjer för miljöskydd och energi 2014-2020 (EUT C 200, 28.6.2014, s. 1), förkortade miljö- och energistödsriktlinjerna, som tillämpas av kommissionen vid beslut i statsstödsärenden från och med detta datum. Detta regelverk kan aktualiseras t.ex. vid stödåtgärder i form av befrielse från miljörelaterade skatter som koldioxidskatt och energiskatt.

Grundförutsättningarna för att statligt stöd till skydd för miljön ska kunna ges är att stödet har en stimulanseffekt, att det är nödvändigt för att åtgärden ska komma till stånd och att det är proportionellt. Dessa förutsättningar behandlas närmare i kommissionens riktlinjer. Ett stöd som ges för bränslen som framställts av biomassa får kompensera endast för merkostnaderna för framställningen av bränslet i förhållande till det fossila bränsle som ersätts. Om stödet överstiger merkostnaderna för framställningen av biobränslet inträder s.k. överkompensation. Vidare gäller, till följd av bestämmelser i förnybartdirektivet, ett krav på hållbarhet för stöd till biobränslen. Kommissionen har genom beslut i statsstödsärendena SA.43301 och SA.43302 den 15 december 2015 (ännu inte publicerade i EUT) förlängt tidigare statsstöds godkännande av de nuvarande skattelättnaderna för flytande biodrivmedel t.o.m. utgången av 2018 och t.o.m. utgången av 2020 för biogas som används som motorbränsle. En skattskyldig som gör avdrag för skatt på flytande biobränslen eller biogas enligt 7 kap. 3–4 §§ LSE är skyldig att till



regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer på begäran lämna de uppgifter som regeringen behöver för sin rapportering till kommissionen när det gäller frågan om huruvida det statliga stöd som genom avdraget ges för bränslet medför överkompensation i strid med EU-reglerna om statligt stöd.

## 2.2 Sänkt skatt på biodrivmedel

**Promemorians förslag:** Befrielsen från energiskatt ökas för etanol som låginblandas i bensin från 74 procent till 88 procent samt för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) från 73 procent till 92 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Befrielsen från energiskatt ökas för Fame som låginblandas i dieselbränsle från 8 procent till 36 procent samt för höginblandad Fame från 50 procent till 63 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

Ändringarna träder i kraft den 1 augusti 2016.

**Skälen för promemorians förslag:** Energimyndigheten har i uppdrag att årligen rapportera till regeringen om de skattebefriade biodrivmedlen överkomparerats. Kostnadskalkylen i myndighetens övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel 2015 (finns tillgänglig i Miljö- och energidepartementet M2016/00571/Ee) visar att god marginal till överkompensation finns för flera biodrivmedel. Det är dock viktigt att bibehålla en viss säkerhetsmarginal gentemot framtida överkompensation. Mot den bakgrunden föreslås att befrielsen från energiskatt ökas från 73 procent till 92 procent för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85). Vidare föreslås ökningar av befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin från 74 procent till 88 procent, för höginblandad Fame från 50 procent till 63 procent och för låginblandad Fame i dieselbränsle från 8 procent till 36 procent. Den fortsatta utvecklingen av bl.a. världsmarknadspriset på råolja och övriga faktorer som påverkar risken för framtida överkompensation kommer att följas. En aspekt att beakta är även de förändringar av skattesatserna för 2017 på fossil bensin och fossilt dieselbränsle som följer av den årliga omräkningen av skattesatserna efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar.

Förslaget föranleder ändringar i 7 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2016.

## 2.3 Konsekvensanalys

### 2.3.1 Inledning

Energiskatten för dieselbränsle, miljöklass 1, uppgår 2016 till 2 355 kronor per kubikmeter. För Fame (fettsyrametylester) som

låginblandas i dieselbränsle är befrielsen från energiskatt i dag 8 procent. Enligt förslaget höjs befrielsen till 36 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle, vilket motsvarar en sänkning av energiskatten på låginblandad Fame från 2 167 till 1 507 kronor per kubikmeter. Befrielsen från energiskatt för höginblandad Fame ökas från 50 procent till 63 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Detta motsvarar en sänkning från 1 178 till 871 kronor per kubikmeter för höginblandad Fame.

Energiskatten för bensen, miljöklass 1, uppgår 2016 till 3,72 kronor per liter. För låginblandad etanol höjs, enligt förslaget, befrielsen från energiskatt från 74 procent till 88 procent av den energiskatt som gäller för bensen. Detta motsvarar en sänkning från 0,97 till 0,45 kronor per liter låginblandad etanol. Befrielsen från energiskatt för etanol i E85 föreslås ökas från 73 procent till 92 procent av den energiskatt som gäller för bensen. Detta motsvarar en sänkning från 1,00 till 0,30 kronor per liter låginblandad etanol.

### **2.3.2 Offentligfinansiella effekter**

Skatteintäkterna förväntas med anledning av den höjda energiskattebefrielsen på etanol och Fame minska med ca 0,15 miljarder kronor 2016 och ca 0,32 miljarder kronor 2017, 2018 och 2019.

### **2.3.3 Effekter för hushållen och företagen**

Förslagen för 2016 påverkar priset vid pump för bensen, dieselbränsle och de höginblandade biodrivmedlen såsom E85. Drivmedel beskattas i Sverige med energiskatt och koldioxidskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. För att ur nedanstående redovisade pris effekter vid pump inklusive mervärdesskatteeffekt erhålla en ungefärlig pris effekt exklusive mervärdesskatteeffekt kan pris effekten multipliceras med 0,8. Pris effekten varierar mellan bränslen och kan även bero på hur mycket biodrivmedel som blandas in. För dieselbränsle med fem procents inblandningsnivå av Fame bedöms priset vid pump minska med 4 öre per liter inklusive mervärdesskatt. För bensen med 5 procents inblandning av etanol väntas priset vid pump sjunka med 3 öre per liter inklusive mervärdesskatt.

Priset på Fame (om 100 procent Fame) vid pump förväntas sjunka med ungefär 38 öre per liter inklusive mervärdesskatt. E85 med 15 procent bensen och 85 procent etanol förväntas genom förslaget bli 75 öre per liter billigare vid pump, inklusive mervärdesskatt. Förslaget påverkar således samtliga som använder ett fordon som drivs med bensen som innehåller etanol, dieselbränsle som innehåller Fame, E85 eller höginblandad Fame (B100).

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på vad det är för typ av hushåll och bil samt i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Effekten för hushåll som använder ett fordon drivet på bensen eller dieselbränsle bedöms som begränsad. För många bilister som kör ungefär 1 500 mil

per år innebär den ökade befrielsen från energiskatt minskade kostnader med ungefär 30-40 kronor per år. För de hushåll som använder en etanolbil bedöms den årliga kostnadsminskningen uppgå till ungefär 900 kronor per år. Från Trafikanalys fordonsstatistik framgår att av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Fordon som ägs av män körs också i genomsnitt något längre per år än fordon som ägs av kvinnor. Även om det i ett hushåll inte behöver vara ägaren av fordonet som också framför det och betalar bränslekostnaderna bedöms ändå den sänkta energiskatten på låginblandad etanol och Fame i bensin respektive dieselbränsle påverka män mer än kvinnor. Bilar som är registrerade på män har också en något högre genomsnittlig energiåtgång (i kWh per km) jämfört med kvinnors bilar (Genusaspekter på transporter – litteraturstudie och bearbetning av statistik om kvinnligt och manligt bilägande och bil-användning, Totalförsvarets forskningsinstitut, R3292). Sammantaget bedöms förslaget dock ha en relativt neutral ekonomisk påverkan mellan könen.

De företag som påverkas av förslaget är de som gör avdrag för etanol som förbrukas i gnisttända motorer, etanol i bensin, Fame i dieselbränsle eller höginblandad Fame (B100). Detta bedöms röra sig om ett 50-tal företag, varav ett fåtal kan anses som stora företag. Företagen som berörs verkar främst som drivmedelsleverantörer och försäljare men även som producenter av biodrivmedel. Utöver detta påverkas de övriga företag som producerar, importerar eller för in etanol eller Fame till Sverige men inte är ett företag som yrkar avdrag för skatten på det motorbränsle som innehåller en beståndsdel som framställts av biomassa. Slutligen påverkas alla de företag som använder E85, B100, bensin med inblandad etanol eller dieselbränsle med inblandad Fame som motorbränsle av förslaget. Dessa företags transportkostnader kan förväntas sjunka något när befrielsen från energiskatt ökas för de aktuella beståndsdelarna av motorbränslet som framställts av biomassa. För en buss i stadstrafik som drivs på B100 och framförs 5 500 mil per år (år 2013 var medelkörsträckan för en buss enligt Trafikanalys 5 475 mil) och drar ungefär fyra liter sådant bränsle per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget minska med ungefär 6 800 kronor per år (0,31 kronor per liter\*5 500 mil \*4 liter per mil ≈ 6 800 kronor). För motsvarande dieslbuss som drivs på dieselbränsle med 5 procents inblandning av Fame bedöms kostnadsminskningen till ca 700 kronor per år.

Förslagen i denna promemoria bedöms inte förändra företagens administrativa kostnader på något varaktigt sätt. Detta då förslagen endast innebär att storleken på det tillåtna avdraget förändras för vissa biodrivmedel. Förslagen kan dock innebära visst administrativt merarbete vid det föreslagna ikraftträdandet då det krävs uppdateringar i redovisningsarbetet för de företag som gör avdrag för etanol och Fame.

En konsekvens av att energiskatten endast sänks på vissa drivmedel är att HVO, ED95, gas och elektrisk kraft som drivmedel får en något försvagad konkurrenskraft gentemot E85, B100, bensin med låginblandning av etanol och dieselbränsle med låginblandning av Fame. Framförallt företag som enbart använder, hanterar eller producerar något enstaka bränsle kan därmed få förändrade konkurrensförhållanden.

### 2.3.4 Effekter för måluppfyllelse och miljön

Genom att sänka energiskatten på etanol och Fame blir etanol och Fame till både hög- och låginblandning billigare än tidigare i förhållande till fossil bensin, fossilt dieselbränsle och andra drivmedel. Att etanol och Fame blir relativt sett billigare kan leda till ökad användning av etanol och Fame. Då bensin och dieselbränsle ofta innehåller etanol respektive Fame gör skattesänkningen att även dessa blir billigare att använda. Förslaget om ökad befrielse från energiskatt bedöms inte förbättra biodrivmedlens konkurrensvillkor i en sådan utsträckning att målet om att minska klimatgaserna med 40 procent påverkas. Förslaget bedöms inte heller påverka möjligheterna för Sverige att uppfylla målet om 50 procent förnybar energi i Sverige 2020. Sverige har även ett mål om 10 procent förnybart i transportsektorn 2020. Den förnybara andelen i transportsektorn 2014 är enligt Energimyndighetens beräkningar 19,2 procent enligt den beräkningsmetod som följer av 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). Det är en ökning med 3 procentenheter sedan 2013. Förslaget kan därmed bidra till att ytterligare överträffa målet.

### 2.3.5 Effekter för myndigheter och domstolar

Eventuellt tillkommande kostnader för Skatteverket bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

## 3 Författningskommentar

### 7 kap.

#### 3 a §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 2.2 Sänkt skatt på biodrivmedel.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i andra motorbränslen än de som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Exempel på motorbränslen som omfattas av paragrafen är E85 och höginblandad Fame.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en procentuellt ökad avdragsrätt för energiskatten på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame).

Ändringen i paragrafens *första stycke 2* innebär en procentuellt ökad avdragsrätt för energiskatten på den andel av ett motorbränsle för

gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol.

### 3 c §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 2.2 Sänkt skatt på biodrivmedel.

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

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en procentuellt ökad avdragsrätt för energiskatten på den andel av motorbränslet som framställs av biomassa och som utgör etanol.

### 3 d §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 2.2 Sänkt skatt på biodrivmedel.

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

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en procentuellt ökad avdragsrätt för energiskatten på den andel av motorbränslet som framställs av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame).

## **Övergångsbestämmelserna**

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

Genom förslaget föreslås endast ändringar av de procentuella avdragens storlek i 7 kap. 3 a § första stycket, 3 c § första stycket och 3 d § första stycket LSE. Förslaget påverkar därför inte giltigheten av punkterna 3 och 6 i övergångsbestämmelserna till det förslag till ändringar i lagen om skatt på energi som, enligt lagrådsremissen Vissa statsstödskrav på bränsleskatteområdet, avses träda i kraft den 1 juli 2016. Dessa punkter reglerar tidpunkten för när visst villkor för avdrag ska börja tillämpas och en skyldighet för den som gör skatteavdrag att lämna vissa uppgifter till Skatteverket. De gäller således alltjämt enligt sin lydelse enligt lagrådsremissens förslag även för tid fr.o.m. den 1 augusti 2016.