

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

Vissa skattefrågor inför budget- propositionen för 2013

16 april 2012

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	11
2.3	Förslag till lag om ändring i socialavgiftslagen (2000:980)	16
2.4	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	18
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift	21
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1469) om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	23
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1472) om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	24
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	27
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	29
2.10	Förslag till lag om ändring i skatteförarandelagen (2011:1244)	33
3	Direkt skatt	35
3.1	Sänkt bolagsskatt	35
3.1.1	Bakgrund	35
3.1.2	Överväganden och förslag	40
3.1.3	Konsekvensanalys	41
3.2	Sänkt expansionsfondsskatt	41
3.2.1	Bakgrund	41
3.2.2	Överväganden och förslag	43
3.2.3	Konsekvensanalys	44
3.3	Förenklade regler vid nedsättning av egenavgifter	45
3.3.1	Överväganden och förslag	45
3.3.2	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	46
3.3.3	Konsekvensanalys	47
3.4	Sänkt fastighetsavgift för hyreshusenheter	48
3.4.1	Bakgrund	48
3.4.2	Överväganden och förslag	48
3.4.3	Konsekvensanalys	49
3.5	Utökad nedsättning av fastighetsavgiften vid nybyggnation	50
3.5.1	Bakgrund	50
3.5.2	Överväganden och förslag	51
3.5.3	Konsekvensanalys	53
3.6	Höjt schablonavdrag vid uthyrning av bostäder	53
3.6.1	Bakgrund	53

	3.6.2	Överväganden och förslag	55
	3.6.3	Konsekvensanalys	56
4		Klimat- och energiskattepaket.....	57
	4.1	Framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel.....	57
		4.1.1 Bakgrund	57
		4.1.2 Överväganden och förslag	61
		4.1.3 Konsekvensanalys	66
	4.2	Slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter	68
		4.2.1 Bakgrund	68
		4.2.2 Överväganden och förslag	70
		4.2.3 Konsekvensanalys	72
	4.3	Befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper.....	73
		4.3.1 Bakgrund	73
		4.3.2 Ändrade krav för befrielse från fordonsskatt..	74
		4.3.3 Konsekvensanalys	80
	4.4	Övriga ändringar i fordonsbeskattningen	84
		4.4.1 Bakgrund	84
		4.4.2 Överväganden och förslag	85
		4.4.3 Konsekvensanalys	87
5		Sammanfattning av offentligfinansiella effekter.....	90
6		Författningskommentar.....	92
	6.1	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	92
	6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	95
	6.3	Förslaget till lag om ändring i socialavgiftslagen (2000:980)	99
	6.4	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	100
	6.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift	101
	6.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1469) om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	102
	6.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1472) om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	102
	6.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1496) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	103
	6.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1497) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	103
	6.10	Förslaget till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)	103

1 Inledning

I anslutning till 2011 års ekonomiska vårproposition remitterades en särskild promemoria med ett antal skatteförslag. Remitteringen gjordes för att det skulle vara möjligt att i budgetpropositionen för 2012 göra en samlad bedömning av olika skatteförslag med budgeteffekter. Det handlade bl.a. om att skapa tidsmässigt utrymme för granskning av Lagrådet i de fall en sådan granskning bedömdes som nödvändig. Inför budgetpropositionen för 2013 avser regeringen bereda aktuella skatteförslag på ett liknande sätt. Av denna anledning har också detta år en promemoria tagits fram av Regeringskansliet. Den presenteras här samtidigt som 2012 års ekonomiska vårproposition överlämnas till riksdagen. Vissa andra aktuella förslag på skatteområdet bereds i annan ordning.

De frågor som behandlas i denna promemoria är bl.a.

- 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
- Ändringar i fordonsbeskattningen

Huruvida de ovan nämnda förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen som förslag inför budgetåret 2013 beror på bedömningarna av det ekonomiska läget, av reformutrymmet och finansieringsbehoven samt de prioriteringar som regeringen kommer att göra i det slutliga arbetet med budgetpropositionen efter sommaren 2012.

Regeringen avser att i budgetpropositionen för 2013 föreslå åtgärder – som också remitteras i denna promemoria – för att öka utbudet av bostäder och utnyttjandet av befintliga bostäder, nämligen

- Sänkt fastighetsavgift för hyreshusenheter
- Utökad nedsättning av fastighetsavgiften vid nybyggnation
- Förhöjt schablonavdrag vid uthyrning av bostäder

2 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹ att 33 kap. 8 och 16 §§, 34 kap. 6, 8, 10, 18 och 20 §§, 42 kap. 30 §, 50 kap. 5 §, 65 kap. 8 och 10 §§ samt 67 kap. 13 c § 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 separat 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

– 74,7 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.

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 § eller 13 § och ökad med 73,7 procent av en övertagen

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 § eller 13 § och ökad med 74,7 procent av en övertagen

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2008:1343.

³ Senaste lydelse 2008:1343.

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.

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

⁶ Senaste lydelse 2008:1343.

⁷ Senaste lydelse 2008:1343.

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 reallgångar 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 som motsvarar minst 73,7 procent av expansionsfonden.

– gör ett tillskott till bolaget som motsvarar minst 74,7 procent av expansionsfonden.

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

42 kap.

30 §⁹

Ersättningar när en privatbostadsfastighet eller en privatbostad upplåts samt ersättningar när produkter från sådana fastigheter eller bostäder avyttras ska tas upp. Detsamma gäller ersättningar när en bostad som innehas med hyresrätt upplåts.

Utgifterna för upplåtelsen eller produkterna får inte dras av. I stället ska avdrag göras med 21 000 kronor per år för varje privatbostadsfastighet, privatbostad eller hyreslägenhet. Om ersättningen avser upplåtelse, ska ytterligare avdrag göras hos upplåtaren enligt bestämmelserna i 31 §. Avdraget får inte i något fall vara högre än intäkten.

Utgifterna för upplåtelsen eller produkterna får inte dras av. I stället ska avdrag göras med 40 000 kronor per år för varje privatbostadsfastighet, privatbostad eller hyreslägenhet. Om ersättningen avser upplåtelse, ska ytterligare avdrag göras hos upplåtaren enligt bestämmelserna i 31 §. Avdraget får inte i något fall vara högre än intäkten.

50 kap.

5 §¹⁰

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.,

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

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

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

⁸ Senaste lydelse 2008:1343.

⁹ Senaste lydelse 2011:1271.

¹⁰ Senaste lydelse 2008:1343.

och och

- det belopp som framgår vid en tillämpning av bestämmelserna om överlåtelse av privata tillgångar till underpris i 53 kap. 5 §.
- Anskaffningsutgiften ska *minska*s 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
 - 73,7 procent av expansionsfond som förs över från enskild näringsverksamhet till andel i handelsbolag enligt 34 kap. 19 §.
- 25,3 procent av återförda avdrag för avsättning till expansionsfond enligt 34 kap., och
- 74,7 procent av expansionsfond som förs över från enskild näringsverksamhet till andel i handelsbolag enligt 34 kap. 19 §.

65 kap.

8§¹¹

<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 §¹²

<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>
--	--

67 kap.

13 c §¹³

Som hushållsarbete räknas inte

1. arbete som enbart avser installationer eller service på maskiner och andra inventarier vid tillämpningen av 13 a eller 13 b §,
2. arbete för vilket försäkringsersättning lämnats,
3. arbete för vilket bidrag eller annat ekonomiskt stöd lämnats från staten, en kommun eller ett landsting,
4. om- eller tillbyggnad av ett småhus för vilket fastighetsavgift inte har tagits ut enligt 6 § lagen (2007:1398) om kommunal

<p>4. om- eller tillbyggnad av ett småhus för vilket fastighetsavgift inte har tagits ut</p>	<p><i>för de fem första kalenderåren efter beräknat</i></p>
--	---

¹¹ Senaste lydelse 2008:1343.

¹² Senaste lydelse 2011:1271.

¹³ Senaste lydelse 2011:1271.

fastighetsavgift, eller värdeår, eller
5. sådana tjänster som anges i 7 kap. 1 § andra stycket 5
mervärdesskattelagen (1994:200).

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.

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 fyra nya paragrafer, 7 kap. 3 a, 3 b, 3 c samt 3 d §§, 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 enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

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.

Om råttolja 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 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 beståndsdelen 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 respektive energislag. Dock får fördelningen mellan bränslena väljas

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).

fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärme-
produktion.

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.

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 betydelse³,

– 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 1860/2004⁴, eller

– kommissionens förordning

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 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.

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).

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 och 11 a §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

9 §¹

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.

11 a §²

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*

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 117 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 117 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.

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 §§* avgasreningslagen (2011:318), och

¹ Senaste lydelse 2011:1468.

² Senaste lydelse 2011:478.

tillgång till information om reparation och underhåll av fordon eller kraven i miljöklass E1 enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller är klassificerad i utsläppsklassen E1 enligt avgasreningslagen (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 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

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 avgasreningslagen, eller

3. bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än vad som anges i styckets andra punkt, om bilen är klassificerad i utsläppsklass E1, enligt 32 § punkten 1 avgasreningslagen.

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 E1.

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.

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.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift

Härigenom föreskrivs att 3 och 6 §§ lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

Fastighetsavgiften per kalenderår är för år 2008

a) för sådan del av småhusenhet som avser småhus som är uppfört samt värderingsenhet för tillhörande tomtmark inom samma taxeringsenhet 6 000 kronor per sådant småhus, dock högst 0,75 procent av byggnadsvärdet och markvärdet,

b) för småhus på lantbruksenhet som är uppfört samt värderingsenhet för tillhörande tomtmark inom samma taxeringsenhet 6 000 kronor per sådant småhus, dock högst 0,75 procent av bostadsbyggnadsvärdet och tomtmarksvärdet,

c) för sådan del av hyreshusenhet som avser värderingsenhet för bostäder som är uppförda samt värderingsenhet för tillhörande tomtmark inom samma taxeringsenhet 1 200 kronor per bostadslägenhet, dock högst 0,4 procent av taxeringsvärdet för dessa värderingsenheter,

c) för sådan del av hyreshusenhet som avser värderingsenhet för bostäder som är uppförda samt värderingsenhet för tillhörande tomtmark inom samma taxeringsenhet 1 024 kronor per bostadslägenhet, dock högst 0,3 procent av taxeringsvärdet för dessa värderingsenheter,

d) för värderingsenhet för ägarlägenhet som är uppförd samt värderingsenhet för tillhörande tomtmark inom samma taxeringsenhet 6 000 kronor per sådan värderingsenhet för ägarlägenhet, dock högst 0,75 procent av taxeringsvärdet för dessa värderingsenheter.

För år 2009 och senare kalenderår uppgår fastighetsavgiften per småhus, fastighetsavgiften per bostadslägenhet och fastighetsavgiften per värderingsenhet för ägarlägenhet till fastighetsavgiften för år 2008 ökad eller minskad med ett belopp motsvarande inkomstbasbeloppets förändring mellan år 2008 och det aktuella kalenderåret uttryckt i procent med två decimaler. Avgiften uttrycks i hela krontal så att öretal faller bort.

Med inkomstbasbelopp avses inkomstbasbeloppet enligt 58 kap. 26 och 27 §§ socialförsäkringsbalken.

6 §²

Om det beräknade värdeåret för en sådan byggnad på en fastighet som innehåller bostäder är året före det fastighetstaxeringsår som föregått det kalenderår då beslutet om slutlig skatt ska fattas, tas

Om det beräknade värdeåret för en sådan byggnad på en fastighet som innehåller bostäder är året före det fastighetstaxeringsår som föregått det kalenderår då beslutet om slutlig skatt ska fattas, tas

¹ Senaste lydelse 2010:1298.

² Senaste lydelse 2011:1422.

ingen fastighetsavgift ut för byggnaden och tillhörande tomtmark för det fastighetstaxeringsåret och de *fyra* följande kalenderåren och *halv fastighetsavgift för de därpå följande fem kalenderåren*. Detsamma gäller färdigställd eller ombyggd sådan byggnad, för vilken värdeår inte har bestämts vid ny fastighetstaxering, men som skulle ha *åsatts* ett värdeår motsvarande året före det fastighetstaxeringsår som föregått det kalenderår då beslutet om slutlig skatt ska fattas, om ny fastighetstaxering då hade företagits.

Om det på en värderingsenhet för tomtmark finns flera värderingsenheter för småhus som är uppförda ska tomtmarken anses höra till det eller de småhus som fastighetsavgiften inte har minskats för eller, om avgiften har minskats för samtliga småhus, det eller de småhus som har lägst grad av minskning.

ingen fastighetsavgift ut för byggnaden och tillhörande tomtmark för det fastighetstaxeringsåret och de *fforton* följande kalenderåren. Detsamma gäller färdigställd eller ombyggd sådan byggnad, för vilken värdeår inte har bestämts vid ny fastighetstaxering, men som skulle ha *fått* ett värdeår *bestämt* motsvarande året före det fastighetstaxeringsår som föregått det kalenderår då beslutet om slutlig skatt ska fattas, om ny fastighetstaxering då hade företagits.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
 2. 3 § tillämpas i sin nya lydelse första gången på fastighetsavgift för kalenderåret 2013.
 3. 6 § tillämpas i sin nya lydelse på byggnader med beräknat värdeår 2012 eller senare.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1469) om
ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227) i
stället för dess lydelse enligt lagen (2009:1469) om ändring i nämnda lag
ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2009:1469

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §

Bränslefaktorn är 2,4.

Bränslefaktorn är 2,33.

Miljötilägget är

- a) 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före
utgången av år 2007, och
- b) 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången
efter utgången av år 2007.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:1472) om
ändring i lagen (2006:228) med särskilda
bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (2006:228) med särskilda
bestämmelser om fordonsskatt i stället för dess lydelse enligt lagen
(2009:1472) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2009:1472

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	Tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
A Personbilar klass I			
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0– 900 901–	741 930	0 188
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0– 900 901–	2 008 2 517	0 508
B Lätta bussar			
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0– 1 300 1 301– 1 600 1 601– 3 000 3 001– 3 500	720 903 1 396 3 197	0 164 129 0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0– 1 300 1 301– 1 600 1 601– 3 000 3 001– 3 500	2 187 2 339 2 517 5 018	0 59 178 0

C Lätta lastbilar och personbilar klass II

1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med dieselolja	0– 1 300	720	0
	1 301– 1 600	903	164
	1 601– 3 000	1 396	129
	3 001–	3 197	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med dieselolja	0– 1 300	2 187	0
	1 301– 1 600	2 339	59
	1 601– 3 000	2 517	178
	3 001–	5 018	0

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen

A Personbilar klass I

1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0– 900	801	0
	901–	990	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0– 900	2 068	0
	901–	2 577	508

B Lätta bussar

1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0– 1 300	780	0
	1 301– 1 600	963	164
	1 601– 3 000	1 456	129
	3 001– 3 500	3 257	0

2.	Lätta bussar som kan drivas med diesellojja	0– 1 300	2 247	0
		1 301– 1 600	2 399	59
		1 601– 3 000	2 577	178
		3 001– 3 000	5 078	0

**C Lätta lastbilar och personbilar
klass II**

1.	Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0– 1 300	780	0
		1 301– 1 600	963	164
		1 601– 3 000	1 456	129
		3 001–	3 257	0

2.	Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med diesellojja	0– 1 300	2 247	0
		1 301– 1 600	2 399	59
		1 601– 3 000	2 577	178
		3 001–	5 078	0

2.8 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	–

2.9 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 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	–

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 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.

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 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 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 kraftvärmeproduktion.

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

2.10 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 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

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.

3 Direkt skatt

3.1 Sänkt bolagsskatt

3.1.1 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: 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 forinter (ca 14,5 miljoner kronor) är skattesatsen 10 procent. Fram till den 1 januari 2011 var gränsvärdet 250 miljoner ungerska forinter.

Det finns alltså en tydlig internationell utveckling mot lägre bolagsskattesatser. Forskare som studerat frågan menar att skattekonkurrens inom bolagsbeskattningens område är en realitet som pågått i flera år.¹ De menar 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.

Bolagsskattens betydelse för företagens ekonomiska beslut och för samhällsekonomin

Den nominella bolagsskattesatsen är ekonomiskt betydelsefull i fyra olika avseenden:

- 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 företagets 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.

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

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

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 företagens 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, 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. Clausing visar vidare att den skattesatsnivå som maximerar skatteintäkterna är 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 skattesattsänkning är hur företagen

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

finansierar den marginella investeringen. Om finansieringen sker med egna medel, dvs. med i bolagen kvarhållna vinster, ger en skattesatssänkning 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 företagens 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 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 idag 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 "Tax structure and economic growth", *Journal of Public Economics* 89, s. 1027–1043, 2005.

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.

3.1.2 Överväganden och förslag

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

Skälen för promemorians förslag: Som framgått finns det en internationell utveckling mot en mer omfattande skattekonkurrens mellan EU-länderna. De nya medlemsstaterna i EU har en avsevärt lägre beskattningsnivå än Sverige, men även i de äldre medlemsstaterna har bolagsskattesatserna sänkts under senare år. Av de 27 medlemsländerna i EU har endast sex nationer högre skattesats än Sverige.

Den nominella bolagsskatten är av central betydelse för företagens 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 sänkt bolagsskatt värnar svensk skattebas genom att göra det relativt mer förmånligt att beskatta vinsterna i Sverige och reducera incitamenten att skatteplanera. 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 just redovisats kring bolagsbeskattningens 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. I en promemoria som har remitterats av Finansdepartementet den 22 mars i år (Effektivare ränteavdragsbegränsningar) föreslås en utvidgning av reglerna som begränsar rätten till ränteavdrag. Detta kommer att resultera i 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 minskar dessutom värdet på ränteavdrag, vilket minskar incitamenten att skatteplanera med hjälp av ränteavdrag.

Mot denna bakgrund föreslås i denna promemoria att den statliga inkomstskatten för juridiska personer ska sänkas. I vilken omfattning det kan 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 promemoria ändå kunna redovisa de lagtekniska förutsättningarna för en sänkt bolagsskattesats har sänkningen angivits 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 § inkomstskattelagen (1999:1229) samt en följdändring i 58 kap. 2 § skatteförfarandelagen (2011:1244). Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

3.1.3 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.

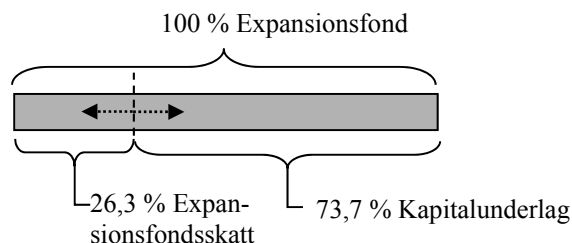
Effekter för myndigheter och domstolar

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

3.2 Sänkt expansionsfondsskatt

3.2.1 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 tillgodoräknas 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 skuld amorteringar 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.

3.2.2 Överväganden och förslag

Promemorians förslag: Expansionsfondsskatten sänks 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.

Skälen för promemorians 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 promemoria 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.

När expansionsfondsskatten senast sänktes år 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 år 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. 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.

3.2.3 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.

3.3 Förenklade regler vid nedsättning av egenavgifter

3.3.1 Överväganden och förslag

Promemorians 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 behövs för att bedöma om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda tas bort.

Skälen för promemorians 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 behövs för att Skatteverket ska 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.

Mot denna bakgrund föreslås att kravet att villkoren enligt kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse ska vara uppfyllda tas bort liksom kravet att avdraget ska begäras i inkomstdeklarationen.

Eftersom någon prövning av om villkoren i kommissionens regelverk för stöd av mindre betydelse är uppfyllda därmed inte längre ska göras, bör även skyldigheten att i inkomstdeklarationen lämna de uppgifter som behövs för att bedöma om dessa villkor är uppfyllda tas bort. Som föreslås i avsnitt 3.3.2 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 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 övergångsbestämmelserna till skatteförfarandelagen ändras.

3.3.2 **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

Promemorians förslag: Ändringarna i socialavgiftslagen och i skatteförfarandelagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. Beträffande ändringarna i socialavgiftslagen ska dessa tillämpas första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering.

Skälen för promemorians förslag: De ändringar som föreslås i socialavgiftslagen och i skatteförfarandelagen i avsnitt 3.3.1 bör 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, föreslås att ändringarna i socialavgiftslagen tillämpas första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering. Detta innebär en retroaktiv tillämpning men som är till fördel för de avgiftsskyldiga.

3.3.3 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 behövs för att 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 behövs för att 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 emellertid förslaget leda till minskade kostnader för Skatteverket.

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

3.4 Sänkt fastighetsavgift för hyreshusenheter

3.4.1 Bakgrund

För bostäder tas ut en löpande beskattning i form av kommunal fastighetsavgift. Fastighetsavgiften för hyreshus, dvs. vad som ofta kallas ”flerbostadshus”, utgörs av den lägsta av två variabler – dels ett belopp per bostadslägenhet, vars storlek indexeras med utgångspunkt i inkomstbasbeloppets förändring, dels 0,4 procent av taxeringsvärdet för byggnad och tillhörande mark. Beloppet per bostadslägenhet bestämdes för år 2008 till 1 200 kronor. Efter indexeringen uppgår beloppet per bostadslägenhet för år 2012 till 1 365 kronor. Bostäder i hyreshus kan utgöras av såväl hyresbostäder som bostäder upplåtna med bostadsrätt.

3.4.2 Överväganden och förslag

Promemorians förslag: Den kommunala fastighetsavgiften för hyreshusenheter sänks från och med kalenderåret 2013. Sänkningen sker dels genom att beloppet per bostadslägenhet sänks till 1 198 kronor för 2013, dels genom att den procentsats av taxeringsvärdet med vilken beloppet jämförs sänks från 0,4 till 0,3 procent av taxeringsvärdet.

Promemorians bedömning: Kommunsektorn bör kompenseras för det intäktsbortfall som den sänkta fastighetsavgiften för hyreshusenheter innebär.

Skälen för promemorians förslag och bedömning: En väl fungerande bostadsmarknad är en viktig förutsättning för en god ekonomisk tillväxt och en konkurrenskraftig ekonomi. Bostadsmarknaden måste präglas av mångfald för att möta såväl människors behov som behovet av rörlighet på arbetsmarknaden. Mångfalden bland upplåtelseformerna ökar tryggheten och tillgängligheten på bostadsmarknaden. Bostäder som upplåts med hyresrätt eller bostadsrätt är viktiga inslag på bostadsmarknaden. Ett gott utbud av hyresrätter är inte minst viktigt för unga då hyresrätten är en upplåtelseform utan krav på att den boende gör en egen kapitalinsats.

Kritik har riktats mot de skattemässiga villkoren för hyresrätten som upplåtelseform. Det har hävdats att hyresrätten är hårdare beskattad än andra upplåtelseformer. Regeringen har beslutat direktiv till en kommitté med uppdrag att bl.a. analysera hur beskattningen av bostäder som upplåts med hyresrätt kan förändras i syfte att öka utbudet av hyresbostäder. Kommitténs uppdrag ska redovisas senast den 15 oktober 2013. I avvaktan på förslag från kommittén bör dock redan nu den kommunala fastighetsavgiften för hyreshusenheter sänkas. Detta är framför allt viktigt för att stärka hyresrättens ställning och stimulera nyproduktionen av hyresrätter. Det är inte möjligt att särskilja de olika upplåtelseformerna vid fastighetsbeskattningen så åtgärden kommer även bostäder upplåtna med bostadsrätt till godo. Sänkningen bör gälla från och med kalenderåret 2013.

Som beskrivits i föregående avsnitt utgörs fastighetsavgiften för hyreshus av den lägsta av de två variablerna beloppet per bostadslägenhet och 0,4 procent av taxeringsvärdet. I Finansdepartementets prognoser beräknas inkomstbasbeloppet år 2013 till 56 200 kronor. Beloppet per bostadslägenhet skulle vid sådant förhållande indexeras till 1 404 kronor för 2013.

Beloppet per bostadslägenhet bör sänkas till 1 198 kronor för 2013. Detta åstadkommes enklast genom att det ursprungliga beloppet före indexering för 2008 bestäms till ett lägre belopp som efter indexering motsvarar 1 198 kronor 2013. Med denna utgångspunkt föreslås att det ursprungliga beloppet bestäms till 1 024 kronor.

Den procentsats av taxeringsvärdet som jämförs med beloppet per bostadslägenhet bör sänkas från 0,4 till 0,3 procent av taxeringsvärdet.

Genom att både taket och procentsatsen sänks får åtgärden genomslag för samtliga hyreshusenheter.

Att sänka den kommunala fastighetsavgiften för hyreshusenheter innebär att de kommuner där de berörda fastigheterna ligger går miste om fastighetsavgiftsintäkter. Denna minskning är inte en följd av avgiftssystemets nuvarande konstruktion som sådan utan en följd av att avgiftens storlek sänks. Kommunsektorn bör kompenseras för den minskning av intäkterna från den kommunala fastighetsavgiften som uppkommer. När den kommunala fastighetsavgiften infördes 2008 neutraliserades effekterna genom att anslaget för kommunalekonomisk utjämning (det generella statsbidraget) minskades. Om en motsvarande reglering ska göras med anledning av den föreslagna förändringen behöver det generella statsbidraget höjas 2013.

Lagförslag

Förslaget medför en ändring i 3 § lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

3.4.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Den föreslagna sänkningen av fastighetsavgiften medför för kommunernas del att fastighetsavgiftsmedlen minskar med 0,8 miljarder kronor avseende 2013. Nettoeffekten för offentlig sektor, där hänsyn tas till de ändrade skatteintäkter från bolagsskatten och minskade transfereringar som åtgärden medför, är 0,63 miljarder kronor. I beräkningen av nettoeffekten antas att hälften av sänkningen i fastighetsavgiften tillfaller hyresgästerna i form av lägre hyra och andra hälften tillfaller hyresvärdarna i form av högre vinster. Sänkta hyror leder till att kostnaderna för bland annat bostadsbidrag minskar, samtidigt som ökade vinster i bostadsbolagen leder till ökade intäkter från bolagsskatten. Nettoeffekten visar hur den offentliga sektorns finansiella sparande påverkas då dessa effekter tas med i beräkningen av kostnaden för en sänkning av fastighetsavgiften. Eftersom dessa effekter påverkar det finansiella sparandet

positivt blir nettokostnaden lägre än den direkta kostnaden för att sänka fastighetsavgiften.

Effekter för skattskyldiga

För berörda ägare av hyreshusenheter innebär den sänkta kommunala fastighetsavgiften en skattelättnad.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget medför vissa kostnader för Skatteverket för anpassningar av system och blanketter, m.m. Dessa kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet. De allmänna förvaltningsdomstolarnas arbetsbörda bedöms inte påverkas.

3.5 Utökad nedsättning av fastighetsavgiften vid nybyggnation

3.5.1 **Bakgrund**

För bostäder tas ut en löpande beskattning i form av kommunal fastighetsavgift. För småhus och ägarlägenheter uppgår fastighetsavgiften för kalenderåret 2012 till 6 825 kronor eller 0,75 procent av taxeringsvärdet för byggnad och tillhörande mark om det är lägre. För småhus på ofri grund respektive tomtmark till sådant hus är avgiften 3 412 kronor eller 0,75 procent av taxeringsvärdet för byggnad respektive mark om det är lägre. För hyreshus, dvs. vad som ofta kallas ”flerbostadshus”, uppgår avgiften för år 2012 till 1 365 kronor per bostadslägenhet eller 0,4 procent av taxeringsvärdet för byggnad och tillhörande mark om det är lägre.

1991 infördes i lagen (1984:1052) om statlig fastighetsskatt en bestämmelse om nedsättning av fastighetsskatt för nybyggda bostäder. Syftet var att mildra de ökade bostadsutgifterna för nyproduktion (prop. 1989/90:110, s. 507). Dessa bestämmelser upphävdes i och med införandet av kommunal fastighetsavgift för bostäder men bestämmelser av motsvarande slag återfinns i 6 § första stycket lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift.

För småhus, ägarlägenheter och hyreshus fastställs ett värdeår, som speglar byggnadens ålder. Värdeåret motsvarar normalt det år då byggnaden färdigställs. Värdeåret kan dock förändras till följd av ombyggnationer. Byggnader som innehåller bostäder är befriade från fastighetsavgift de fem första kalenderåren efter värdeåret och för de därpå följande fem kalenderåren betalas halv fastighetsavgift. Lättnaden gäller även tillhörande tomtmark som ingår i samma taxeringsenhet. Om byggnaden och den tomtmark som byggnaden står på har olika ägare omfattar skattelättnaden endast byggnaden.

Lättnaden gäller om byggnaden åsatts ett värdeår som är året närmast före det fastighetstaxeringsår då värdeåret bestäms. Denna regel kompletteras med en bestämmelse som medger lättnad även i de fall då någon ny

fastighetstaxering inte sker året efter färdigställandeåret men där färdigställandeåret skulle ha åsatts som värdeår om fastighetstaxering hade skett påföljande år. Utan denna kompletterande bestämmelse skulle den situationen kunna inträffa att likvärdiga nybyggda bostadsbyggnader behandlas olika i fråga om nedsättning av fastighetsavgift beroende på när de fastighetstaxeringar sker då byggnaderna får sina värdeår fastställda.

Den kompletterande bestämmelsen kan aktualiseras om det inte sker en allmän eller förenklad fastighetstaxering året efter färdigställandeåret och byggnationen sker på ett sådant sätt och under en sådan tid att de arbeten som utförs under färdigställandeåret inte året efter utlöser en särskild fastighetstaxering, vid vilken värdeår kan fastställas. Av 16 kap. 3 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) framgår att en särskild fastighetstaxering ska ske om nedlagda kostnader medfört att taxeringsvärdet bör ändras med minst en femtedel, dock minst 25 000 kronor. Ny taxering ska dock alltid ske för hyreshus om de nedlagda kostnaderna uppgår till minst 1 miljon kronor och för småhus om det sammanlagda värdet av småhuset och eventuell tillhörande tomtmark på grund av förändringen bör höjas eller sänkas med minst 100 000 kronor.

Nedsättningen av kommunal fastighetsavgift för nybyggnationer kan aktualiseras även för en befintlig byggnad om denna genomgår en så omfattande om- eller tillbyggnad att byggnaden vid efterföljande fastighetstaxering får ett nytt värdeår som motsvarar året för byggnadsarbetena. I fråga om småhus krävs dock att åtgärderna är så omfattande att de är jämställda med nyproduktion. Beträffande hyreshus har Skatteverket i sina allmänna råd om riktvärdeangivelser och grunderna för taxeringen och värdesättningen av hyreshusenheter och ägarlägenheter vid 2010 och senare års fastighetstaxeringar (SKV A 2009:18) ansett att till- eller ombyggnadsåret ska fastställas som värdeår när till- eller ombyggnadskostnaden överstiger 70 procent av nybyggnadskostnaden.

3.5.2 Överväganden och förslag

Promemorians förslag: Den tioåriga nedsättningen av fastighetsavgift för nybyggda bostäder utvidgas genom att fastighetsavgiften sätts ned helt även år 6–15 efter värdeåret. Utvidgningen gäller för byggnader med beräknat värdeår 2012 eller senare. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013.

Promemorians bedömning: Kommunsektorn bör kompenseras för det intäktsbortfall som den utökade nedsättningen av fastighetsavgiften för nybyggda bostäder innebär.

Skälen för promemorians förslag och bedömning: En väl fungerande bostadsmarknad är en viktig förutsättning för rörlighet på arbetsmarknaden, en god ekonomisk tillväxt och en konkurrenskraftig ekonomi.

För närvarande är bostadsmarknaden i många kommuner i obalans. I storstadsregionerna, men också kring universitets- och högskoleorter och andra tillväxtregioner, råder en betydande bostadsbrist, samtidigt som det

på vissa orter i landet står tomma lägenheter. Vad gäller nyproduktionen har den svårt att hänga med den snabba befolkningsutvecklingen i tillväxtregioner och i storstäder. Det behövs fler småhus, bostadsrätter och hyresrätter. Ett gott utbud av hyresrätter är inte minst viktigt för unga då hyresrätten är en upplåtelseform utan krav på att den boende gör en egen kapitalinsats.

Brist på bostäder är en begränsande faktor för såväl en fungerande arbetsmarknad som en väl fungerande högre utbildning och är därmed begränsande för tillväxten både i ett kortare och i ett längre perspektiv. Som ett led i att stimulera nyproduktion bör den tioåriga nedsättningen av fastighetsavgift för nybyggda bostäder utvidgas genom att fastighetsavgiften är helt i stället för halvt nedsatt även år 6–10 efter värdeåret och dessutom helt nedsatt år 11–15 efter värdeåret. Ändringen bör gälla för byggnader med beräknat värdeår 2012 eller senare. Att låta ändringen gälla först för byggnader med senare värdeår skulle medföra en påtaglig risk för att pågående eller planerade byggnationer skjuts upp för att byggnaderna ska kunna färdigställas senare och därigenom få ett värdeår som innebär att de omfattas av den utökade nedsättningen av fastighetsavgift.

Att utöka den tioåriga nedsättningen av den kommunala fastighetsavgiften för bostäder innebär att de kommuner där de berörda byggnaderna ligger går miste om fastighetsavgiftsintäkter. Denna minskning är inte en följd av avgiftsfriheten för nybyggda bostäder utökas. Kommunsektorn bör därför kompenseras för den minskning av intäkterna från den kommunala fastighetsavgiften som föranleds av förslaget. Effekten uppkommer från och med 2018. När den kommunala fastighetsavgiften infördes 2008 neutraliserades effekterna genom att anslaget för kommunalekonomisk utjämning (det generella statsbidraget) minskades. Om en motsvarande reglering ska göras med anledning av den föreslagna förändringen behöver det generella statsbidraget höjas från och med 2018.

Rätten till skattereduktion för ROT-arbete, dvs. reparation, underhåll samt om- och tillbyggnad, är begränsad för nybyggda småhus. Begränsningen, som återfinns i 67 kap. 13 c § inkomstskattelagen (1999:1229), innebär att rätten till skattereduktion inte omfattar om- och tillbyggnad av ett småhus vilket fastighetsavgift inte tagits ut för ett småhus enligt 6 § lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift, dvs. de fem första åren efter det beräknade värdeåret.

Förslaget om utökad nedsättning av den kommunala fastighetsavgiften innebär att perioden då fastighetsavgift inte tas ut förlängs från fem till femton år. För att inte försämra möjligheten till skattereduktion för ROT-arbete föreslås att ordalydelsen i 67 kap. 13 c § inkomstskattelagen justeras så att undantaget från rätten till skattereduktion för om- och tillbyggnad för nybyggda småhus alljämt bara gäller för de första fem åren av avgiftsfrihet.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 6 § lagen om kommunal fastighetsavgift samt i 67 kap. 13 c § inkomstskattelagen. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

3.5.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Förslaget innebär att för kommunernas del att fastighetsavgiftsmedlen minskar 2018, efter de första fem år där det redan enligt nuvarande regler råder hel nedsättning av fastighetsavgiften för nybyggda bostäder. Först efter femton år med utökad avgiftsfrihet uppgår intäktsbortfallet till ett stadigvarande belopp. För 2018 beräknas intäkterna minska med 0,06 miljarder kronor. Från och med 2027 är minskningen 0,96 miljarder kronor. Beräkningarna är preliminära och intäkten från kommunal fastighetsavgift år 2027 bygger på en linjär ökning av intäkterna från de redan estimerade intäkterna år 2018. Vid beräkningarna har förslaget i avsnitt 3.4.2 om sänkt fastighetsavgift för hyreshusenheter beaktats och hänsyn tagits till de ändrade skatteintäkter från bolagsskatten samt minskade utbetalningar av bostadsbidrag som åtgärden medför.

Effekter för skattskyldiga

För de ägare vars byggnader kommer i fråga för den utökade nedsättningen av den kommunala fastighetsavgiften innebär förslaget en skattelättnad.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget medför vissa kostnader för Skatteverket för anpassningar av system och blanketter, m.m. Dessa kostnader bedöms kunna hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet. De allmänna förvaltningsdomstolarnas arbetsbörda bedöms inte påverkas.

3.6 Höjt schablonavdrag vid uthyrning av bostäder

3.6.1 Bakgrund

Innebörden av vissa begrepp vid inkomstbeskattningen

Fastigheter delas i inkomstskattehänseende upp i privatbostadsfastigheter och näringsfastigheter. Med *privatbostadsfastighet* avses bl.a. ett småhus med tillhörande mark, under förutsättning att småhuset är en privatbostad. En fastighet som inte är en privatbostadsfastighet anses som en näringsfastighet.

Med *privatbostad* avses ett småhus, dvs. en byggnad inrättad till bostad åt en eller två familjer, som till övervägande del – för ett tvåfamiljshus till väsentlig del – används eller är avsett att användas av ägaren eller

någon närstående till honom för permanent boende eller som fritidsbostad. Med privatbostad avses också en ägarlägenhet som till övervägande del används eller är avsedd att användas av ägaren eller någon närstående till honom för permanent boende eller som fritidsbostad. Som privatbostad räknas också en bostad som innehas av en delägare i ett privatbostadsföretag och som till övervägande del används eller är avsedd att användas av ägaren eller någon närstående till honom för permanent boende eller som fritidsbostad. Med privatbostadsföretag avses i huvudsak en svensk ekonomisk förening eller ett svenskt aktieföretag vars verksamhet till klart övervägande del består i att åt sina medlemmar eller delägare tillhandahålla bostäder i byggnader som ägs av föreningen eller bolaget. För definitionen av privatbostad likställs med privatbostadsföretag en motsvarande utländsk juridisk person. En bostad som innehas med hyresrätt är däremot inte en privatbostad i den mening som avses i inkomstskattelagen (1999:1229).

Bestämmelser om beskattning vid andrahandsuthyrning m.m.

Bestämmelser om beskattning av ersättningar vid upplåtelse av privatbostadsfastigheter och privatbostäder samt ersättningar när produkter från sådana fastigheter eller bostäder avyttras finns i 42 kap. 30–32 §§ inkomstskattelagen. Samma bestämmelser gäller ersättningar när en bostad som innehas med hyresrätt (hyreslägenhet) upplåts.

Enligt 42 kap. 30 § inkomstskattelagen ska ersättningar för nämnda upplåtelse respektive avyttringar redovisas i inkomstslaget kapital. Utgifter för upplåtelsen eller produkterna får inte dras av. I stället ska avdrag göras med ett fast schablonbelopp som uppgår till 21 000 kronor per år.

Om ersättningen gäller upplåtelse får, enligt 42 kap. 31 § inkomstskattelagen, ytterligare avdrag utöver schablonbeloppet göras enligt följande. Vid upplåtelse av en privatbostadsfastighet ska ett rörligt belopp som motsvarar 20 procent av hyresintäkten dras av. För en bostad som innehas med bostadsrätt eller liknande besittningsrätt gäller att avdrag ska göras med ett belopp som motsvarar innehavarens avgift eller hyra för den upplåtna delen, dock endast till den del avgiften inte motsvarar kapitaltillskott till föreningen eller bolaget. Vid upplåtelse av en bostad som innehas med hyresrätt gäller att avdrag ska göras med den del av upplåtarens hyra som avser den upplåtna delen av bostaden. Avdraget får inte i något fall vara högre än intäkten.

Av 42 kap. 32 § inkomstskattelagen framgår att de ovan angivna bestämmelserna inte gäller vid upplåtelse till ett svenskt handelsbolag av en delägare i handelsbolaget eller av en närstående till delägaren. Bestämmelserna gäller inte heller vid upplåtelse till den skattskyldiges arbetsgivare, en arbetsgivare till någon som är närstående till den skattskyldige eller till någon som kan anses ingå i samma intressegemenskap som en sådan arbetsgivare. I dessa fall ges i stället ett skäligt avdrag för den skattskyldiges faktiska utgifter för upplåtelsen.

3.6.2 Överväganden och förslag

Promemorians förslag: Schablonavdraget vid upplåtelse av privatbostadsfastighet, privatbostad eller hyreslägenhet samt vid försäljning av produkter från privatbostadsfastigheter eller privatbostäder höjs från 21 000 till 40 000 kronor per år. Höjningen tillämpas första gången på beskattningsår som börjar den 1 januari 2013.

Skälen för promemorians förslag

Vikten av en väl fungerande andrahandsmarknad

Privatpersoners upplåtelse av den egna bostaden, vilket inkluderar såväl uthyrning av hela bostaden som delar av bostaden (dvs. till inneboende), är ett viktigt komplement till den ordinarie bostadsmarknaden. Särskilt i tider av stigande bostadsbrist går det fortare att öka utbudet av boendetillfällen inom denna sektor i stället för att bygga nytt. Andrahandsmarknaden kan vara en första möjlighet för unga människor att pröva eget boende. Den kan även vara ett alternativ för den som tillfälligt på grund av arbete eller studier på annan ort behöver ett boende under en begränsad tid. För den som snabbt behöver få en bostad för att kunna börja ett nytt arbete eller studier på annan ort kan någon form av andrahandsboende också vara en möjlig lösning.

Brist på bostäder och boendetillfällen är en begränsande faktor för såväl en fungerande arbetsmarknad som en väl fungerande ”studiemarknad” – och därmed begränsande för tillväxten både i ett kortare och i ett längre perspektiv. Det är därför viktigt med en väl fungerande marknad för andrahandsboende i olika former.

Schablonavdraget vid upplåtelse av den egna bostaden bör höjas

Som nämnts ovan gäller att avdrag får göras vid upplåtelse av privatbostadsfastigheter, privatbostäder och hyreslägenheter med ett fast schablonbelopp som uppgår till 21 000 kronor per år. Beloppets storlek höjdes den 1 januari 2009 från 4 000 kronor till 12 000 kronor med motiveringen att det hade varit oförändrat under lång tid och att det fanns mycket som talade för att en större skattelättnad skulle komma att stimulera andrahandsmarknaden för bostäder (prop. 2008/09:47, s. 18 f.). Beloppet har därefter höjts ytterligare och är nu 21 000 kronor per år (prop. 2011/12:1, Förslag till statsbudget för 2012, finansplan och skattefrågor, del 1a).

Som konstaterats i förarbetena till tidigare höjningar av schablonbeloppet (se t.ex. prop. 2011/12:1, Förslag till statsbudget för 2012, finansplan och skattefrågor, del 1a, s. 485) är frågan om vilka effekter som ett höjt schablonbelopp kan ge svårbedömd, bl.a. eftersom fler parametrar än skattelättnad spelar in när det gäller benägenheten att hyra ut hela eller delar av sin egen bostad. Att hyra ut en bostad är alltid förenat med en viss risk. För en privatperson kan denna risk många gånger upplevas som större än vad den gör för en professionell hyresvärd. Till detta kommer komplikationer av att ha andra människor

boende i sin egen bostad, något som inte är fallet för en professionell hyresvärd. För att stimulera andrahandsmarknaden måste den ekonomiska ersättningen vid uthyrning stå i rimlig proportion till den risk uthyraren tar. En höjning av schablonavdraget vid privatpersoners upplåtelse av den egna bostaden utgör ett positivt ekonomiskt incitament för den som överväger att hyra ut. Även om det är svårt att bedöma exakt hur bostadsutbudet kommer att påverkas till följd av detta, måste utgångspunkten vara att ett höjt schablonbelopp stimulerar till ökad uthyrning av bostäder. Förutom att kunna stimulera till ökad uthyrning torde ett höjt schablonbelopp även i viss mån kunna inverka positivt på de skattskyldigas benägenhet att över huvud taget redovisa inkomster av uthyrning av den egna bostaden. En lämplig höjning nu är att höja avdraget till 40 000 kronor per år.

Schablonavdrag vid försäljning av produkter från den egna bostaden

Enligt nuvarande bestämmelser gäller att schablonavdraget även får göras vid beskattning av ersättningar när produkter avyttras från privatbostadsfastigheter eller privatbostäder. Det kan t.ex. röra sig om försäljning av ved eller bär från den egna fastigheten. Av förenklings skull bör schablonavdraget vid sådan försäljning höjas till samma nivå som schablonavdraget vid andrahandsuthyrning. På samma sätt som i dag bör det således finnas ett gemensamt avdrag vid beskattning av intäkter från dels andrahandsuthyrning, dels försäljning av produkter från privatbostadsfastigheter eller privatbostäder. I enlighet med vad som sagts ovan bör detta avdrag uppgå till 40 000 kronor per år.

Lagförslag

Förslaget föranleder en ändring i 42 kap. 30 § inkomstskattelagen (1999:1229). Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

3.6.3 Konsekvensanalys

Offentligfinansiella effekter

Förslaget att höja schablonavdraget vid uthyrning av bostäder från dagens 21 000 kronor till 40 000 kronor beräknas ge upphov till ett skattebortfall på 0,16 miljarder kronor inkomståret 2013.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslagen bedöms inte medföra några ökade kostnader eller ökad arbetsbörda för vare sig Skatteverket eller de allmänna förvaltningsdomstolarna.

4 Klimat- och energiskattepaket

4.1 Framtida hantering av ekonomiska styrmedel för biodrivmedel

4.1.1 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 eller att medlemsstaterna 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 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 2.1 i förnybartdirektivet följer att med biodrivmedel avses vätskeformiga eller

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).

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).

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 dieselolja. 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 diesel sedan den 1 januari 2012. Kommissionen har, genom beslut i statsstödsärenden N112/2004 (EUT C 209, 31.8.2006, s. 7) och N592/2006 (EUT C 303, 13.12.2006, s. 79), 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 framställs 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.

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

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 dieselloja.

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 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 dieselloja 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"):

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 gasolja 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).

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

Inom EU slöts i december 2008 en överenskommelse mellan rådet 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.

4.1.2 Överväganden och förslag

Promemorians 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.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Promemorians 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 bedöms inte göra det 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.

Skälen för promemorians 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 målluppfyllelsen till 2020, men är också viktigt 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. 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. Ett kvotpliktssystem, som syftar till att inblandning bör ske av 10 volymprocent etanol i låginblandad bensin och 7 volymprocent FAME i dieselolja, bör därför 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.

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 de nya reglerna kan tillämpas från och med den 1 maj 2014.

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. En energiskatt efter energiinnehåll på motsvarande fossilt bränsle bör därför tas ut på de biodrivmedel som omfattas av kvotplikt. Koldioxidskatt bör endast betalas för bränslen som innehåller fossilt kol. En logisk

beskattning innebär därför att ingen koldioxidskatt tas ut för biodrivmedel och bör därför tillämpas under förutsättning att det är förenligt med unionsrätten. 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. Tullvillkoret kan då slopas.

Skattelättnader för biodrivmedel för 2013

För 2013 bör en användning av biodrivmedel stimuleras genom viss skattebefrielse för sådana bränslen. I enlighet med strävandena mot att skapa långsiktiga och förutsägbara villkor för företagen på biodrivmedelsmarknaden 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.

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, varför en viss beskattning av dessa biodrivmedel är motiverad. 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). 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.

När energiskatt införs på biodrivmedel för låginblandning bör den i största möjliga utsträckning baseras på 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 och energiskatt på FAME (som ersätter diesel) om 1,623 kronor, allt 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 biodrivmedel som låginblandas i bensin bör med hänsyn till vad som anges ovan minskas 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 biodrivmedel som låginblandas i dieselolja minskas 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 tulldeklarerats 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 dieselolja 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 dieselolja 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 dieselolja.

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 sker 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.

Lagförslag

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

EU-rättsliga aspekter

Den minskning av skattebefrielsen som föreslås i promemorian utgör en ändring av ett befintligt stöd och åtgärden måste därför prövas och godkännas av 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 anmälningförfarande 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.

4.1.3 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 bränslekvälighetsdirektivet¹⁴ medför att koldioxidutsläppen minskar med cirka 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.

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

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 promemorian 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

Förslagens effekter för företagen och för hushållen bedöms vara ringa. Förslagens bedöms öka priset vid pump med cirka 2 öre per liter, inklusive moms för bensin respektive dieselloja. 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 dieselloja har det hösten 2009 beslutats om en höjning om 0,20 kronor per liter 2013. Det innebär, inklusive prognostiserad förändring av konsumentprisindex, en 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 diesellojla 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 datastöd, blanketter m.m. 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.

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

4.2.1 **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

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

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 handelssystemet 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

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).

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).

4.2.2 Överväganden och förslag

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

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013.

Skälen för promemorians 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. Därför bör i princip dessa utsläpp inte bli föremål för ytterligare nationella styrmedel, som t.ex. en koldioxidskatt.

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.

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 försämra 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 konkurrensnedvridning 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.

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 föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

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 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 föransmälning och kommissionens godkännande av åtgärden behövde därför inte iaktas. 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.

4.2.3 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 kraftvärmelanläggningar 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 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 minskar inte de totala utsläppen inom handelssystem utan påverkar endast var inom systemet som utsläppen sker. Slopandet av koldioxidskatten bedöms emellertid öka effektiviteten i den klimatpolitiska styrningen och förbättra

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).

möjligheterna till en energi- och resurseffektiv samverkan mellan fjärrvärmeföretag och tillverkningsindustri.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget om slopad koldioxidskatt för viss värmeproduktion inom handelssystemet kommer i samband med ikraftträdandet medföra viss merkostnad för Skatteverket i form av anpassning av datastöd, blanketter, m.m. 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.

4.3 Befrielse från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper

4.3.1 **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, sid. 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, sid. 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, sid. 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.

4.3.2 Ändrade krav för befrielse från fordonsskatt

Promemorians 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. Elbilars 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.

Skälen för promemorians 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 växlade 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 koldioxidutsläppen 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. 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. 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

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

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 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 beräknas därmed 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. I framtiden förväntas att förnybara alternativ för gasol introduceras på marknaden. Förnybara alternativ till drivmedel bör inte uteslutas från skattebefrielsen. Detta innebär att bilar som har utrustats med teknik för drift med till exempel gasol kan omfattas av skattebefrielsen om kraven uppfylls, till skillnad från de nu gällande bestämmelserna om skattebefrielse.

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 om bilens koldioxidutsläpp saknas i vägtrafikregistret tillämpas samma förfarande som med skönmässig uppskattning av koldioxidbeloppet vid uttag av fordonsskatt.

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 fordon²¹, 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 fordonstillverkare ska lämna har bland annat reglerats i kommissionens förordning 385/2009 av den 7 maj 2009²². Den viktuppgift som bör

²¹ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, (Celex 32007L0046).

²² 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

användas vid beräkningen av det högsta tillåtna koldioxidutsläppet är därför bilens tjänstevikt, enligt uppgift i vägtrafikregistret.

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 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.

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).

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 skärpas. 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.

I EU-förordningen anges 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 skärpas för att stimulera försäljningen av nya bilar med låga koldioxidutsläpp. Enligt EU-förordningen ska Europeiska kommissionen successivt ändra de i formeln ingående värdena.

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

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 § i ovannämnda förordning 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 § i ovannämnda förordning. 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 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 tjänster²³. Enligt nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för kommissionens granskningsförfarande inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte.

4.3.3 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

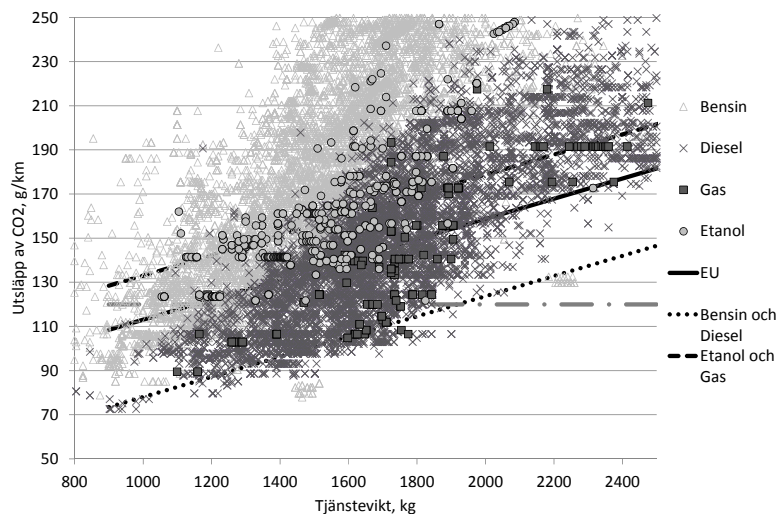
²³ EUT L 204, 21.7.1998 s. 0037, (Celex 31998L0034).

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 bensen- och dieselbilar. 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 dieselbilar. Faktorn har till syfte att ta hänsyn till att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin. Faktorn höjer fordonsskatten för dieselbilar 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.

4.4 Övriga ändringar i fordonsbeskattningen

4.4.1 Bakgrund

Inledning

För nya personbilar tas fordonsskatt ut bland annat med hänsyn till bilens koldioxidutsläpp per kilometer¹. För äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bestäms fordonsskatten utifrån deras vikt. En utgångspunkt för dagens uttag av fordonsskatt för samtliga lätta fordon är att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för en specifik bil oavsett om den drivs med dieselolja eller bensin. För att kompensera att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin, finns därför ett särskilt påslag i fordonsskatten för fordon som drivs med dieselolja. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för fordon som kan drivas med dieselolja än skatten för de fordon som inte kan drivas med dieselolja. I den koldioxidbaserade fordonsskatten är det bränslefaktorn som används för att höja fordonsskatten för dieseldrivna personbilar, för att ta hänsyn till den lägre skatten på dieselolja. För dieseldrivna lätta fordon som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten finns också ett miljötillägg för att kompensera för de högre kväveoxid- och partikelutsläppen. För bilar i den koldioxidbaserade fordonsskatten tagna i bruk före den 1 januari 2008 tas ett miljötillägg ut med 500 kronor per år och fordon och för bilar tagna i bruk från och med den 1 januari 2008 tas ett miljötillägg ut med 250 kronor per år och fordon.

Beskattningen i det koldioxidbaserade systemet

Den koldioxidbaserade fordonsskatten för personbilar klass I tas ut med summan av ett grundbelopp (360 kronor) och ett koldioxidbelopp. Skatteberäkningen för bilar som kan drivas med dieselolja innefattar dessutom att denna summa multipliceras med bränslefaktorn som uppgår till 2,55. Därutöver tillkommer miljötillägget för dieseldrivna fordon på 500 eller 250 kronor per år och fordon. Det lägre miljötillägget motiveras med att avgaskraven avseende partiklar och kväveoxider för nya bilar som drivs med dieselolja närmar sig kraven för bilar som drivs med bensin.

Koldioxidbeloppet uppgår som huvudregel till 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Huvudregeln är tillämplig på fordon som endast kan drivas med konventionella bränslen, dvs. bensin och dieselolja, eller som uppfyller miljöklass Hybrid. Uppgifter om koldioxidutsläpp hämtas från vägtrafikregistret och framgår av fordonens typgodkännande inom EU.

För bilar som drivs med alternativa bränslen beräknas koldioxidbeloppet med ett lägre belopp. Beloppet är 10 kronor per gram för bilar som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol eller helt eller delvis med

¹ Med nya personbilar avses de som är av fordonsår 2006 eller senare eller är av tidigare fordonsår men som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid.

annan gas än gasol (se prop. 2005/06:65, s. 89). Om det finns rättvisande koldioxiduppgifter i vägtrafikregistret avseende körning med det alternativa drivmedlet, ska dessa användas. Koldioxidbeloppet beräknas även i dessa fall med 10 kronor per gram.

Beskattningen i det viktbaserade systemet

För personbilar klass I som är av fordonsår 2005 eller äldre och som inte uppfyller vissa miljökrav samt husbilar, lätta lastbilar och lätta lastbilar som har tagits i bruk 2010 eller tidigare beskattas enligt den viktrelaterade fordonsskatten. Ett grundbelopp tas ut inom varje viktintervall. Utöver grundbeloppet tillkommer i vissa fall ett tilläggsbelopp för varje 100 kilo som bilens vikt överstiger den lägsta vikten inom viktintervallet. För att ta hänsyn till den lägre skatten på dieselolja är jämfört med bensin, är fordonsskatten högre för bilar som drivs med dieselolja än för de som drivs med bensin.

4.4.2 Överväganden och förslag

Höjning av fordonsskatten för flertalet bilar i det koldioxidbaserade systemet

Promemorians förslag: Fordonsskatten höjs för flertalet personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Höjningen av fordonsskatten sker genom att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 120 till 117 gram koldioxid per kilometer.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013.

Skälen för promemorians förslag: Bilars energieffektivitet har ökat under de senaste åren och allt fler bilar släpper ut mindre än 120 gram koldioxid per kilometer. Den andel av fordonsskatten som beräknas utifrån koldioxidutsläpp bör därför bli högre. För att öka denna andel bör utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut sänkas från 120 gram till 117 gram koldioxid per kilometer. Därigenom ökar koldioxidrelateringen i skatteuttaget i viss utsträckning.

Ändring av fordonsskatten för dieseldrivna bilar i det koldioxidbaserade systemet

Promemorians förslag: Bränslefaktorn som tillämpas vid fordonsbeskattningen av bilar som drivs med dieselolja sänks från 2,4 till 2,33.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013.

Skälen för promemorians förslag: Ändringen i den koldioxidbaserade fordonsskatten medför att den bränslefaktor som används vid beräkning av fordonsskatten för bilar som drivs med dieselolja måste räknas om. För närvarande är bränslefaktorn 2,55. Riksdagen har, i

december 2009, beslutat att bränslefaktorn ska sänkas från 2,55 till 2,4 som en följd av att energiskatten på dieselolja höjs med 0,20 kronor per liter 1 januari 2013. Eftersom fordonsskatten föreslås ändras, se avsnittet ovan, krävs inte en lika hög bränslefaktor.

Storleken på bränslefaktorn bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensen och dieselolja. Bränslefaktorn bestäms vidare med beaktande av fordonsskattens storlek, utan bränslefaktorn. Utgångspunkten för beräkningen är att en diesebilist ska betala extra fordonsskatt motsvarande vad denna bilist skulle betalat in i energiskatt på dieselolja om denna hade varit lika hög som energiskatten på bensen. För att beräkna bränslefaktorn med utgångspunkt i skillnaden i energiskatt mellan bensen och dieselolja, kan energiskatten räknat per kWh användas som referens. Energiskatten på bensen, miljöklass 1, är beslutad till 3,13 kronor per liter (34,5 öre per kWh) för året 2013. För dieselolja, miljöklass 1, är energiskatten beslutad till 1,762 kronor per liter (17,7 öre per kWh) för året 2013. Med denna utgångspunkt ska fordonsskatten vara lika för bilar som släpper ut lika mycket koldioxid per kilometer vid blandad körning när energiskatten på dessa drivmedel är lika per kWh, oavsett om de drivs med bensen eller med dieselolja. Miljötillägget beaktas inte i denna jämförelse, eftersom detta tillägg ska kompensera för de högre kväveoxid- och partikelutsläppen från diesebilar.

Formeln för att kalibrera bränslefaktorn (BF) är:

$$BF = (\text{Fordonsskatt}_{\text{utan BF}} + \text{energiskattesubvention}) / \text{Fordonsskatt}_{\text{utan BF}}$$

För en genomsnittlig dieseldriven personbil höjs fordonsskatten utan bränslefaktorn från 1 360 kronor till 1 420 kronor som en följd av att gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 120 till 117 gram koldioxid per kilometer. Höjningen av fordonsskatten är således 60 kronor per fordon utan bränslefaktorn. Denna förändring innebär att bränslefaktorn bör beräknas om.

Energiskattesubventionen erhålls genom att skillnaden mellan energiskatt på dieselolja och bensen (inklusive moms) multipliceras med genomsnittlig körsträcka och drivmedelsförbrukning. Energiskattesubventionen beräknas till 1 889 kronor ($1,679 * 1,25 * 1500 * 0,6$). För beräkningen inom parentes anger 1,679 nuvarande skillnad i kronor per liter i energiskatt mellan bensen och dieselolja, om dieseloljan skulle beskattas med samma energiskatt per kWh som bensen. Faktorn 1,25 används för att få energiskatteskillnaden inklusive moms. Den genomsnittliga körsträckan är ca 1 500 mil per år och genomsnittsförbrukningen är ca 0,6 liter per mil. Det innebär att: $BF = (1420 + 1889) / 1420 \approx 2,33$. Miljötillägget ligger utanför kalibreringen eftersom avgaskraven inte har något att göra med drivmedelsbeskattningen. Beräkning av bränslefaktorn har beaktat att moms normalt ingår i drivmedelskostnaden.

Med anledning av ändringarna i den koldioxidbaserade fordonsskatten justeras således även bränslefaktorn för bilar som drivs

med dieselolja. Enligt gjorda beräkningar bestäms bränslefaktorn till 2,33. Bränslefaktorn föreslås således sänkas från 2,4 till 2,33.

Sammantaget med den av riksdagen redan beslutade sänkningen av bränslefaktorn från 2,55 till 2,4 2013 innebär justeringen av bränslefaktorn en sänkning av fordonsskatten för flertalet dieslbilar, se vidare avsnitt 4.3.3.

Höjning av fordonsskatten i det viktbaserade systemet

Promemorians förslag: Fordonsskatten höjs med 60 kronor per år för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar i den viktbaserade fordonsskatten.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013.

Skälen för promemorians förslag: Även den viktbaserade fordonsskatten bör höjas. Höjningen av fordonsskatten bör motsvara den genomsnittliga höjningen i det koldioxidbaserade systemet för fordonsbeskattning. En höjning av fordonsskatten om 60 kronor bedöms vara lämpligt med beaktande av effekten av ändringen av utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut i den koldioxidbaserade fordonsskatten.

Lagförslag

Förslagen medför ändringar i 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227), 2 kap. 10 § lagen (2009:1469) om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) samt i bilagan till lagen (2009:1472) om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatten. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

4.4.3 **Konsekvensanalys**

Offentligfinansiella effekter

Förslagen om höjd fordonsskatt bedöms innebära offentligfinansiella intäkter på sammanlagt 0,21 miljarder kronor 2013. Av dessa kommer 0,11 miljarder kronor från fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt och resterande 0,10 miljarder kronor från fordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Det bör noteras att intäkterna kan komma att revideras i samband med budgetpropositionen för 2013, allteftersom ny information om storleken på skattebaserna blir tillgänglig. Vid nyregistrering ökar antalet fordon i det koldioxidbaserade systemet med åtminstone samma storleksordning (ökande skattebas), som antalet fordon minskar i det viktbaserade systemet. På lång sikt kommer enbart intäkter från den koldioxidbaserade fordonsskatten.

Effekter för miljön

Höjningen av fordonsskatten uppgår i genomsnitt till 60 kronor per år och fordon. Det ekonomiska incitamentet bedöms därför endast ha en mycket begränsad påverkan på koldioxidutsläppen. Det faktum att förslaget innebär en något ökad koldioxiddifferentiering bedöms dock ha en viss signaleffekt vid köp av nya bilar.

Effekter för företagen och hushållen

För alla bilar i den viktbaserade fordonsskatten blir höjningen 60 kronor per år och fordon. I den koldioxidbaserade fordonsskatten blir höjningen 60 kronor per år och fordon för alla bilar som kan drivas med bensin. För bilar som kan drivas med alternativa drivmedel och som släpper ut minst 120 gram koldioxid per kilometer blir höjningen 30 kronor per år och fordon. För bilar som släpper ut mellan 117 och 120 gram koldioxid per kilometer innebär förändringen att bilen kommer att beskattas utifrån bilens koldioxidutsläpp inom detta spann. Koldioxidbeloppet om 20 kronor per gram koldioxid som bilen släpper ut ger alltså utslag i fordonsbeskattningen även för dessa bilar. För dieseldrivna bilar i den koldioxidbaserade fordonsskatten blir höjningen i genomsnitt 60 kronor per år och fordon. Det kan noteras att det för vissa dieseldrivna bilar innebär sänkt skatt. Sammantaget innebär det att höjningen för merparten av bilägarna begränsas till 60 kronor per år och fordon. Fördelningseffekterna av förslaget bedöms därför vara små. I tabell 4.1 redovisas effekter för ett urval av bilar i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Tabellen visar dels konsekvenser för de av riksdagen redan beslutade ändringarna för 2013, dels konsekvenser av förslagen om ändringar av fordonsbeskattningen som presenteras i denna promemoria. Ändringarna påverkar inte de bilar som omfattas av skattebefrielsen för bilar med bättre miljöegenskaper under de fem år som skattebefrielsen gäller.

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

Tabell 4.1 Exempel på fordonsskatteändring, kronor per år*

	Ändring 2013, beslutade åtgärder jämfört med 2012 (A)	Tillkommande ändring 2013, enligt förslag i detta PM (B)	Sammanlagd ändring 2013 jämfört med 2012 (C)=(A)+(B)
Bensindriven (≥ 120 g/km)	0	60	60
Bensindriven (119 g/km)	0	40	40
Bensindriven (118 g/km))	0	20	20
Bensindriven (≤ 117 g/km)	0	0	0
Alternativbränsle driven (≥ 120 g/km)	0	30	30
Alternativbränsle driven (119 g/km)	0	20	20
Alternativbränsle driven (118 g/km)	0	10	10
Alternativbränsle driven (≤ 117 g/km)	0	0	0
Dieseldriven (220 g/km)	-354	-25	-379
Dieseldriven (200 g/km)	-294	3	-291
Dieseldriven (180 g/km)	-234	31	-203
Dieseldriven (160 g/km)	-174	59	-115
Dieseldriven (140 g/km)	-114	87	-27
Dieseldriven (120 g/km)	-54	115	61
Dieseldriven (119 g/km)	-54	68	14
Dieseldriven (118 g/km)	-54	21	-33
Dieseldriven (≤ 117 g/km)	-54	-25	-79

*Förutsättningar: Redan beslutade åtgärder: Bränslefaktor från 2,55 till 2,4 för dieseldrivna bilar. Förslag: Sänkt gräns för uttag av koldioxidkomponent från 120 till 117 g/km och sänkt bränslefaktor från 2,4 till 2,33.

Notera att riksdagen beslutat att höja skatten på diesellojla med 25 öre inklusive moms 2013. Denna ändring innebär för en typbilist att kostnaden för diesellojla samtidigt ökar med 225 kronor per år (0,60 liter per mil x 1500 mil x 0,25 kronor per liter).

Effekter för myndigheter och domstolar

Ett visst programmeringsarbete kan förväntas i samband med förändringarna av fordonsskatten. 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.

5 Sammanfattning av offentligfinansiella effekter

I tabell 5.1 sammanfattas och beskrivs de offentligfinansiella effekterna av de skatteförändringar som presenterats tidigare i promemorian.

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 5.1, 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 5.1 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 förvärvsinkomster							
Förenkling av befintlig egenavgiftsnedsättning ²⁴	1/1 2013	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skatt på kapitalägande - kapital- och egendomsskatter							
Sänkt fastighetsavgift för hyreshusenheter	1/1 2013	-0,80	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63
Utökad nedsättning av fastighetsavgiften vid nybyggnation	1/1 2013	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,96
Höjt schablonavdrag vid uthyrning av andrahandsbostäder	1/1 2013	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16
Skatt på konsumtion m.m. - energi- och miljöskatter							
Skatt på låginblandade biodrivmedel	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 återbetalningsregler 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
Höjd fordonsskatt i det CO ₂ -relaterade systemet	1/1 2013	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,21
Höjd fordonsskatt i det viktrelaterade systemet	1/1 2013	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,00

²⁴ Tillämpas dock första gången i fråga om självdeklarationen vid 2013 års taxering.

6 Författningskommentar

6.1 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 ska sänkas till 25,3 procent kommer det därefter att återstå 74,7 procent sedan skatten har betalats. Bestämmelserna föreslås 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. Det föreslås att 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 §§.

42 kap.

30 §

Ändringen i *andra stycket* innebär att det schablonavdrag som upplåtare av privatbostadsfastigheter, privatbostäder eller hyreslägenheter får göra vid beskattningen av hyresinkomsten höjs från 21 000 kronor till 40 000 kronor. Höjningen gäller även vid beskattning av inkomster som har uppkommit vid försäljning av produkter från en privatbostadsfastighet eller privatbostad.

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 från 26,3 procent till 25,3 procent.

67 kap.

13 c §

Bestämmelsen i *fjärde punkten* innebär att om- eller tillbyggnad av ett småhus inte omfattas av reglerna om skattereduktion under de fem första åren efter färdigställandeåret.

Bestämmelsen ändras så att begränsningen till de fem första åren anges direkt i paragrafen i stället för indirekt genom hänvisningen till 6 § lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift. Ändringen är en följd av att avgiftsfriheten för nybyggda bostadsbyggnader enligt lagen om kommunal fastighetsavgift utsträcks till de femton första åren efter färdigställandeåret. Den ändrade lydelsen innebär inte någon ändring i sak.

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 avsättningar gjorda med den nya, lägre expansionsfondsskatten och ett annat krav på kapitalunderlag måste bestämmelserna tillämpas i sina äldre lydelse tills det är expansionsfondens eller kapitalunderlagets storlek efter omvandling av ingående fondavsättningar år 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 år 2014 ska samtliga kvarvarande avdrag för avsättning till expansionsfond som har gjorts enligt äldre bestämmelser anses återförda och genast åter avsatta 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 bestämmande 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 (26,3-25,3) procent 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.

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

2 kap.

12 §

Paragrafens *andra stycke* upphör. Detta är en följd av att omfattningen av skattebefrielse för bränsle som framställts av biomassa förs in i 7 kap. 3–3 d §§. Ändringen i *tredje stycket* är en språklig följdändring av att *andra stycket* tas bort.

6 a kap.

2 §

Ändringen i paragrafens *andra stycke* innebär att den nedsättning som tidigare regleras 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 gäller andra bränslen än de som avses i 3b–3d §§. 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 bränsle 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 paragrafen uppställs som ett krav för avdragsrätten att bränslet eller beståndsdelen 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–3 d §§.

Genom *andra stycket* klargörs att bestämmelserna i första stycket inte gäller för biogas. Skattebefrielsen för biogas regleras genom 4 §.

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 men som framställts av biomassa, upp till och med 15 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som bränslet ingår i eller i sig utgörs av.

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 eller i sig utgörs av 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 §§.

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 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 bensin, under förutsättning att avdrag i punktskattedeklarationen för redovisningsperioden endast görs för maximalt 5 volymprocent biodrivmedel.

I *andra stycket* regleras att, för de fall som beståndsdelen utgörs av etanol, *första stycket* endast gäller om den skattskyldige har 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 odenaturerad etanol som har

importerats eller framställts inom EU. 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 odenaturet 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 andra 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 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 dieselolja. 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 dieselolja 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 dieselolja 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 dieselolja, under förutsättning att avdrag i punktskattedeklarationen för redovisningsperioden endast görs för maximalt 5 volymprocent biodrivmedel.

9 kap.

5 §

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/EG²⁵ 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 växthusgaser²⁶, det s.k. handelsdirektivet. I bilaga I till handelsdirektivet uppräknas i tabellform de verksamhetskategori 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

²⁵ 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).

²⁶ 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).

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.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas från och med detta datum. Förslaget kommer därmed träda ikraft samtidigt med förslaget i avsnitt 2.8 vilket utgör ändring av en ändringsförfattning med ikraftträdande den 1 januari 2013. Förslagen presenterade i avsnitt 2.9 förändrar redan beslutad lagändring med ikraftträdande den 1 januari 2015.

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

6.3 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- och övergångsbestämmelser

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2013 och tillämpas första gången i fråga om självdeklaration vid 2013 års taxering. Övergångsbestämmelsen innebär att lagen kommer att kunna tillämpas på inkomster som uppstår före ikraftträdandet och som ska taxeras år 2013. Det är

således fråga om retroaktiv lagstiftning men som är till fördel för den avgiftsskyldige.

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

2 kap.

9 §

Ändringen av paragrafens *första stycke* innebär att gränsvärdet för när koldioxidbeloppet vid fordonsbeskattningen tas ut sänks från 120 till 117 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Motsvarande ändring görs i paragrafens *andra stycke* som gäller för bilar som kan drivas med t.ex. etanolbränsle eller gasbränslen förutom gasol. Koldioxidbeloppen är oförändrade.

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.

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 utrustats med teknik för drift med andra drivmedel kan omfattas av skattebefrielsen om kraven uppfylls. Detta innebär att bilar som har utrustats med teknik för drift med till exempel gasol kan omfattas av skattebefrielsen om kraven på koldioxidutsläpp och miljöklassificering uppfylls, till skillnad från de nu gällande bestämmelserna om skattebefrielse.

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. Vid tillämpningen av skattebefrielsen avses Bio-dimetyleter behandlas som ett gasbränsle och därmed även omfattas av de lindrigare kraven.

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.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. De ändrade kraven för fordonsskattebefrielse ska endast gälla 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.

6.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift

3 §

Första stycket c ändras på så sätt att den procentsats av taxeringsvärdet med vilken beloppet per bostadslägenhet jämförs sänks från 0,4 till 0,3 procent av taxeringsvärdet samtidigt som det belopp per bostadslägenhet för 2008 som för varje efterföljande kalenderår ska indexeras med inkomstbasbeloppets förändring sänks till 1 024 kronor.

6 §

Nedsättningen av kommunal fastighetsavgift för nybyggda bostäder ändras så att fastighetsavgiften är helt nedsatt i stället för nedsatt till

hälften år 6–10 efter byggnadens beräknade värdeår och dessutom helt nedsatt år 11–15 efter värdeåret. Paragrafen ändras även redaktionellt genom att ordet ”åsatts” byts ut mot modernare uttryck. Sistnämnda ändring innebär inte någon förändring i sak.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2013. Sänkningen av fastighetsavgiften för hyreshusenheter tillämpas första gången för kalenderåret 2013. Den utökade nedsättningen av fastighetsavgiften vid nybyggnation tillämpas på byggnader där det beräknade värdeåret är 2012 eller senare.

6.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1469) om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

2 kap.

10 §

Ändringen av paragrafens *första stycke* innebär att den bränslefaktor som ska multipliceras med summan av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbeloppet minskar från 2,4 till 2,33.

Ikraftträdande

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013.

6.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:1472) om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Bilagan

Ändringen innebär att fordonsskatten i det viktbaserade systemet genomgående höjs med 60 kronor för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som omfattas av det viktbaserade systemet vid fordonsbeskattningen. Denna ändring gäller således för de personbilar som är av fordonsår 2005 eller äldre, förutom de personbilar som uppfyller avgaskraven för miljöklass 2005, samt för de husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som har tagits i bruk före 1 januari 2011.

Ikraftträdande

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2013.

- 6.8 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 koldioxid-skattebefrielsen för förbrukning i kraftvärmeproduktion i en anläggning som ingår i handelssystemet.

- 6.9 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 avsnitt 0.

2 §

Se kommentaren till detta lagrum under avsnitt 0.

9 kap.

5 §

Se kommentaren till detta lagrum under avsnitt 0.

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

31 kap.

Upphävande av 26 §

Förslaget innebär att paragrafen upphävs och är en följd av förslaget 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 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).

Övergångsbestämmelser till SFS 2011:1244

Punkten 22

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 promemoria 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 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 år 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.