

Lagrådsremiss

Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 28 september 2009

Anders Borg

Monica Falck
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Sverige och andra länder står inför stora utmaningar inom klimat- och energiområdet, inte minst med anledning av den globala uppvärmningen. Dessa utmaningar måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel är av central betydelse för att framtida mål på klimat- och energiområdet ska kunna nås. Olika ekonomiska styrmedel ger olika incitament och för att de ska vara effektiva måste de samordnas. En viktig utgångspunkt för miljöpolitiska styrmedel är att de, i möjligaste mån, ska utformas så att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan.

I lagrådsremissen lämnas förslag till lagstiftning i frågor inom koldioxid- och energibeskattningen som bedöms minska utsläppen av växthusgaser samt bidra till att målen för andel förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås. Förslagen aviseras i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, volym 1, s. 171 ff.). Huvuddelen av förslagen har också presenterats av regeringen i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162, En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat). I lagrådsremissen utvecklas också de teoretiska utgångspunkter och allmänna principer som bör gälla för samordnade och effektiva ekonomiska styrmedel på klimat- och energiområdet.

Förslagen föranleder ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, vägtrafikskattelagen (2006:227) samt i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Ändringarna föreslås träda i kraft successivt vid fyra olika tidpunkter – den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 samt den 1 januari 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	5
2	Lagtext.....	6
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	28
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	37
2.5	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	50
2.6	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	52
2.7	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	76
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	77
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	81
3	Ärendet och dess beredning.....	85
4	Grundläggande förutsättningar - mål och utgångsläge.....	86
4.1	Mål på klimat – och energiområdet.....	86
4.1.1	Mål för minskade utsläpp av växthusgaser.....	87
4.1.2	Mål för andel förnybar energi.....	90
4.1.3	Mål för effektivare energianvändning.....	92
4.2	Bestämmelser om koldioxidskatt och energiskatt på bränslen.....	92
4.2.1	Gemenskapsrättsliga regler.....	92
4.2.2	Dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige.....	95
5	Principer för utformningen av effektiva skatter på klimat- och energiområdet.....	98
5.1	Allmänna utgångspunkter.....	98
5.1.1	Skatt jämfört med subvention.....	99
5.1.2	Teknikutveckling för att minska utsläppen av växthusgaser.....	99
5.1.3	Kostnadseffektivitet i miljöpolitiken.....	100
5.2	Principer för uttag av koldioxidskatt.....	101
5.3	Fordonsskatt.....	102
5.4	Principer för samordning av koldioxidskatt och utsläppshandelssystem.....	102
5.5	Principer för uttag av energiskatt.....	103
5.6	Schematisk beskrivning av principer för koldioxidskatt och energiskatt.....	104
6	Koldioxidskatt.....	105

6.1	Inledning.....	105
6.2	Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten.....	109
6.3	Höjning av koldioxidskatten för 2010.....	110
6.4	Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen m.m. inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	111
6.5	Ändrad definition av begreppet kraftvärmeproduktion.....	114
6.6	Nedsättning av koldioxidskatten för energiintensiva företag (0,8-procentsregeln).....	115
6.7	Sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner.....	118
6.8	Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	120
6.9	Koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning.....	123
6.10	Koldioxidskatt på fossila bränslen som förbrukas i vissa industriella processer utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	125
7	Energiskatt.....	127
7.1	Energiskatt på bränslen för uppvärmning.....	127
7.1.1	Inledning.....	127
7.1.2	Vissa fakta om dagens användning av biobränslen för uppvärmning.....	127
7.1.3	Energiskatt på biobränslen för uppvärmning.....	129
7.1.4	Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen.....	132
7.2	Energiskatt på drivmedel.....	137
7.2.1	Höjd energiskatt på dieselolja.....	137
7.2.2	Framtida beskattning av biodrivmedel.....	140
7.3	Skattefriheten för vissa biobränslen villkoras av hållbarhetskriterier, m.m.....	142
7.4	Omräkning av koldioxid- och energiskattesatserna efter prisutveckling (indexering).....	146
8	Fordonsskatt.....	148
8.1	Nuvarande system för uttag av fordonsskatt.....	148
8.1.1	Principer för skatteuttaget.....	148
8.1.2	Närmare om det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet.....	148
8.2	Ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten.....	149
8.3	Justeringar i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade skatteuttaget.....	150
8.4	Följdändringar i den viktbaserade fordonsskatten.....	154
8.5	Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar.....	155
8.6	Sänkt fordonsskatt för tunga elhybridbussar.....	157

8.7	Effekter på skatteuttaget för lätta fordon.....	158
9	Konsekvenser.....	159
9.1	Inledning.....	159
9.2	Offentligfinansiella effekter.....	159
9.3	Miljöeffekter.....	159
9.3.1	Åtgärder utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	160
9.3.2	Åtgärder inom EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	160
9.3.3	Fordonsskattereform inklusive höjd energiskatt på diesololja.....	161
9.4	Samhällsekonomiska effekter.....	161
9.5	Administrativa kostnader.....	162
9.6	Effekter för näringslivet.....	162
9.7	Effekter för hushållen.....	163
10	Författningskommentarer.....	163
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.1.....	163
10.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.2.....	164
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.3.....	169
10.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.4.....	170
10.5	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 2.5.....	172
10.6	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 2.6.....	172
10.7	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 2.7.....	174
10.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 2.8.....	175
10.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 2.9.....	175
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	177
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna.....	253

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
4. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
5. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
7. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
8. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
9. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi¹

dels att 2 kap. 10 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 2 kap. 10 § ska utgå,

dels att 2 kap. 1 § och 11 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §²

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	2 kr 95 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 29 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 32 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	3 kr 66 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 98 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 32 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 68 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	6 kr 2 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			

¹ Senaste lydelse av 2 kap. 10 § 2007:1387.

² Senaste lydelse 2007:1393. Paragrafen har föreslagits ändrad även i lagrådsremissen Det nya punktskattedirektivet (dnr Fi2009/5928), beslutad den 10 september 2009.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	764 kr per m ³	2 883 kr per m ³	3 647 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 277 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 160 kr per m ³
	miljöklass 2	1 530 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 413 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 663 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 546 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 584 kr per 1 000 kg	1 584 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	150 kr per 1 000 kg	3 033 kr per 1 000 kg	3 183 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 282 kr per 1 000 m ³	1 282 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	247 kr per 1 000 m ³	2 159 kr per 1 000 m ³	2 406 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	325 kr per 1 000 kg	2 509 kr per 1 000 kg	2 834 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

För kalenderåret 2009 och efterföljande kalenderår ska de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 6 öre per liter 1 kr 37 öre per liter 3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter 2 kr 44 öre per liter 2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter 3 kr 81 öre per liter 5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volym- procent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	791 kr per m ³ 1 322 kr per m ³ 1 584 kr per m ³ 1 722 kr per m ³	3 013 kr per m ³ 3 013 kr per m ³ 3 013 kr per m ³	3 804 kr per m ³ 4 335 kr per m ³ 4 597 kr per m ³ 4 735 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor- drivet fordon, fär- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg 155 kr per 1 000 kg	1 670 kr per 1 000 kg 3 170 kr per 1 000 kg	1 670 kr per 1 000 kg 3 325 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 348 kr per 1 000 m ³	1 348 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	256 kr per 1 000 m ³	2 256 kr per 1 000 m ³	2 512 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 622 kr per 1 000 kg	2 958 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

3 §³

Energiskatten utgör

1. 0,5 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen eller vid yrkesmässig växthusodling,

2. 17,8 öre per kilowattimme för annan elektrisk kraft än som avses under 1 och som förbrukas i kommuner som anges i 4 §, och

3. 27,0 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i övriga fall.

För kalenderåret 2009 och efterföljande kalenderår ska *de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om på det sätt som i fråga om skatt på bränslen anges i 2 kap. 10 §. Belopp som anges i tiondels ören ska dock avrundas till hela tiondels ören.*

2. 18,5 öre per kilowattimme för annan elektrisk kraft än som avses under 1 och som förbrukas i kommuner som anges i 4 §, och

3. 28,0 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i övriga fall.

För kalenderåret 2011 och efterföljande kalenderår ska *energiskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i första stycket angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2009. Beloppen avrundas till hela tiondels ören.*

Regeringen fastställer före

³ Senaste lydelse 2007:1387.

november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

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 1 kap. 10 §, 2 kap. 1 och 11 §§, 6 kap. 4 §, 6 a kap. 1–3 och 5 §§, 7 kap. 3 § samt 9 kap. 5 och 7–9 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 1 b §, 6 a kap. 2 a § samt 7 kap 4 § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

10 §¹

Med kraftvärmeproduktion förstås samtidig produktion av värme och skattepliktig elektrisk kraft i en och samma process, om

1. den värme som uppkommer nyttiggörs, och
2. elverkningsgraden uppgår till minst 5 procent.
2. elverkningsgraden uppgår till minst 15 procent.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 6 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter

¹ Senaste lydelse 2008:561.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volym- procent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	791 kr per m ³	3 013 kr per m ³	3 804 kr per m ³
		1 322 kr per m ³	3 013 kr per m ³	4 335 kr per m ³
		1 584 kr per m ³	3 013 kr per m ³	4 597 kr per m ³
		1 722 kr per m ³	3 013 kr per m ³	4 735 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	1 670 kr per 1 000 kg	1 670 kr per 1 000 kg
		155 kr per 1 000 kg	3 170 kr per 1 000 kg	3 325 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	1 348 kr per 1 000 m ³	1 348 kr per 1 000 m ³
		256 kr per 1 000 m ³	2 256 kr per 1 000 m ³	2 512 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 622 kr per 1 000 kg	2 958 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 6 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	797 kr per m ³	3 017 kr per m ³	3 814 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 524 kr per m ³	3 017 kr per m ³	4 541 kr per m ³
	miljöklass 2	1 786 kr per m ³	3 017 kr per m ³	4 803 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 924 kr per m ³	3 017 kr per m ³	4 941 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 222 kr per 1 000 kg	2 222 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) annat ändamål än som avses under a	1 024 kr per 1 000 kg	3 174 kr per 1 000 kg	4 198 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	880 kr per 1 000 m ³	2 259 kr per 1 000 m ³	3 139 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	605 kr per 1 000 kg	2 625 kr per 1 000 kg	3 230 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §

För kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2010. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

11 §²

Energiskatt och koldioxidskatt
skall inte betalas för

1. metan som framställts av bio-

Energiskatt och koldioxidskatt
ska inte betalas för

² Senaste lydelse 2007:778. Paragrafen har föreslagits ändrad även i lagrådsremissen Det nya punktskattedirektivet (dnr Fi2009/5928), beslutad den 10 september 2009.

massa,

2. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402, med undantag för träavfall som härrör från hushållsavfall,

3. bränslen enligt KN-nr 2705, som uppkommit vid en process som avses i 6 a kap. 1 § 1 eller i 11 kap. 9 § 2, när dessa är avsedda att förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning,

4. bränsle som tillhandahålls i en särskild förpackning om högst en liter,

5. bränsle enligt 1 kap. 3 a § som till följd av bränslets beskaffenhet förlorats i samband med att det framställts, bearbetats, lagrats eller transporterats.

För varumottagare och skatte-
representant som avses i 4 kap. 8 §
gäller dock första stycket 5 endast
bränsle som förlorats under
transport till varumottagaren.

1. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402, med undantag för träavfall som härrör från hushållsavfall,

2. bränslen enligt KN-nr 2705, som uppkommit vid en process som avses i 6 a kap. 1 § 1 eller i 11 kap. 9 § 2, när dessa är avsedda att förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning,

3. bränsle som tillhandahålls i en särskild förpackning om högst en liter,

4. bränsle enligt 1 kap. 3 a § som till följd av bränslets beskaffenhet förlorats i samband med att det framställts, bearbetats, lagrats eller transporterats.

För varumottagare och skatte-
representant som avses i 4 kap. 8 §
gäller dock första stycket 4 endast
bränsle som förlorats under
transport till varumottagaren.

6 kap.

4 §³

Upplagshavare eller varumottagare som tar emot bränsle från ett annat EG-land *skall* senast 15 dagar efter utgången av den kalendermånad under vilken bränslet tagits emot underteckna ett exemplar av ledsagardokumentet (returexemplaret) och skicka tillbaka det till avsändaren i det andra EG-landet.

Beskattningsmyndigheten *skall* på returexemplaret attestera andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 5 och 7 kap. 6 §, under förutsättning att förlusterna uppkommit under transport inom EG och konstaterats i Sverige.

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från

Upplagshavare eller varumottagare som tar emot bränsle från ett annat EG-land *ska* senast 15 dagar efter utgången av den kalendermånad under vilken bränslet tagits emot underteckna ett exemplar av ledsagardokumentet (returexemplaret) och skicka tillbaka det till avsändaren i det andra EG-landet.

Beskattningsmyndigheten *ska* på returexemplaret attestera andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 4 och 7 kap. 6 §, under förutsättning att förlusterna uppkommit under transport inom EG och konstaterats i Sverige.

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från

³ Senaste lydelse 2006:1508. Paragrafen har föreslagits ändrad även i lagrådsremissen Det nya punktskattedirektivet (dnr Fi2009/5928), beslutad den 10 september 2009.

ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 5 och 7 kap. 6 § under transporten uppkommit i ett annat EG-land, *skall* beskattningsmyndigheten vid bränslets ankomst till Sverige ange i vilken omfattning beskattning *skall* ske av de förlorade bränslemängderna samt hur skatten *skall* beräknas. Beskattningsmyndigheten *skall* skicka en kopia av returexemplaret till behörig myndighet i det EG-land där förlusten konstaterats.

ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 4 och 7 kap. 6 § under transporten uppkommit i ett annat EG-land, *ska* beskattningsmyndigheten vid bränslets ankomst till Sverige ange i vilken omfattning beskattning *ska* ske av de förlorade bränslemängderna samt hur skatten *ska* beräknas. Beskattningsmyndigheten *ska* skicka en kopia av returexemplaret till behörig myndighet i det EG-land där förlusten konstaterats.

Nuvarande lydelse

6 a kap.

1 §⁴

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 energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent

⁴ Senaste lydelse 2008:562.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		100 procent	85 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
b) i andra fall än som avses under a		100 procent	79 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
14. Förbrukning i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	–	79 procent	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	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		100 procent	85 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 energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	84 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	Råttallolja 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	–

2 §⁵

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den energiskatt och 79 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 100 procent av den energiskatt och 85 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.

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

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

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

2 a §

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 2 100 kronor per kubikmeter.

⁵ Senaste lydelse 2008:561.

3 §⁶

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 100 procent och från koldioxidskatt i den omfattning som anges i andra stycket.

Befrielse enligt första stycket medges från 19 procent av koldioxidskatten, om elverkningsgraden uppgår till 5 procent. Om elverkningsgraden är högre än 5 procent, ökar den procentuella befrielsen från koldioxidskatt med sex gånger det antal procentenheter som verkningsgraden överstiger 5 procent till dess verkningsgraden uppgår till 15 procent. Om elverkningsgraden är 15 procent eller högre, medges befrielse från 79 procent av koldioxidskatten.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon skattbefrielse enligt denna paragraf.

5 §⁷

De begränsningar av skattebefrielsen i 1 § och 3 § tredje stycket som gäller bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b ska även gälla för bränsle som avses i 2 kap. 3 och 4 §§ och som beskattas på samma sätt.

De begränsningar av skattebefrielsen i 1 § och 3 § andra stycket som gäller bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b ska även gälla för bränsle som avses i 2 kap. 3 och 4 §§ och som beskattas på samma sätt.

7 kap.

3 §⁸

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle som han har förbrukat eller sålt som bränsle för uppvärmning och som utgör en energiprodukt enligt

1. KN-nr 1507–1518,
2. KN-nr 2905 11 00, som inte är av syntetiskt ursprung, eller
3. KN-nr 3824 90 99.

⁶ Senaste lydelse 2008:561.

⁷ Senaste lydelse 2008:561.

⁸ Senaste lydelse 2007:778.

Första stycket gäller också om produkterna ingår som en beståndsdel i ett annat bränsle.

För produkt enligt KN-nr 3824 90 99 gäller första och andra styckena endast för skatt på den del av bränslet som framställts av biomassa.

Första–tredje styckena gäller endast i den utsträckning bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som gäller enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring av och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG⁹.

4 §¹⁰

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på metan som framställts av biomassa och som han har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

Första stycket gäller endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som gäller, enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009, i fråga om vätskeformig eller gasformig metan som förbrukats eller sålts som motorbränsle.

9 kap.

5 §¹¹

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,

⁹ EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, (Celex 32009L0028).

¹⁰ Tidigare 7 kap. 4 § upphävd genom 2001:518.

¹¹ Senaste lydelse 2006:1508.

b) råttallolja med ett energi-skattebelopp som motsvarar *hela* den energiskatt och 79 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 *hela* energiskatten och 79 procent av koldioxidskatten,

b) råttallolja med ett energi-skattebelopp 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 elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, *skall* 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.

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

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

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

7 §¹²

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter periodens utgång. I fråga om återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 14 ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förut-

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter periodens utgång. I fråga om återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 2 a § ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förut-

¹² Senaste lydelse 2007:1387.

sättningar för medgivande inte finns. sättningar för medgivande inte finns.

8 §¹³

Rätt till återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ föreligger endast när ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till

- a) minst 1 000 kronor i fall som avses i 2, 4, 5 eller 6 §, och
- b) minst 500 kronor i fall som avses i 3 §.

Sådan återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 14 får dock göras när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per kalenderår.

Sådan återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 2 a § får dock göras när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per kalenderår.

9 §¹⁴

Utöver möjligheterna till skattebefrielse enligt 6 a kap. får skatten sättas ned för bränsle som förbrukats av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan nedsättning av koldioxidskatten eller, beträffande råttalolja, energiskatten för den del av skatten som överstiger 0,8 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Nedsättning medges med sådant belopp att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

Utöver möjligheterna till skattebefrielse enligt 6 a kap. får skatten sättas ned för bränsle som förbrukats av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan nedsättning av koldioxidskatten eller, beträffande råttalolja, energiskatten för den del av skatten som överstiger 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Nedsättning medges med sådant belopp att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

Bestämmelserna i första stycket gäller även mottagare av värmeleveranser om värmen har använts vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. I sådana fall avses med bränsle det bränsle som förbrukats för framställning av värmen. Om olika bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning får fördelningen mellan bränslena väljas fritt vid beräkning av nedsättningen. Motsvarande gäller för mottagare av värmeleveranser från kraftvärmeproduktion.

¹³ Senaste lydelse 2007:1387.

¹⁴ Senaste lydelse 2006:1508.

Vid beräkning av nedsättning enligt första eller andra stycket får den koldioxidskatt som är hänförlig till följande bränslen dock inte sättas ned mer än att den motsvarar minst

a) 21 euro per kubikmeter dieselbrännolja (KN-nr 2710 19 41–2710 19 49) eller fotogen (KN-nr 2710 19 21 eller 2710 19 25),

b) 14,30 euro per kubikmeter eldningsolja (KN-nr 2710 19 61–2710 19 69),

c) 41 euro per 1 000 kilogram gasol (KN-nr 2711 12 11–2711 19 00) som förbrukats för drift av stationära motorer,

d) 5,40 euro per 1 000 kubikmeter naturgas (KN-nr 2711 11 00 eller 2711 21 00), och

e) 4,10 euro per 1 000 kilogram kol och koks (KN-nr 2701, 2702 och 2704),

varvid det nedsatta skattebeloppet i genomsnitt alltid minst *skall* motsvara minimiskattnivåerna för de förbrukade energislagen. varvid det nedsatta skattebeloppet i genomsnitt alltid minst *ska* motsvara minimiskattnivåerna för de förbrukade energislagen.

Omräkning av de belopp i euro som anges i tredje stycket görs för varje kalenderår enligt den kurs i svenska kronor för euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

Begränsningarna av nedsättningen av skatt i tredje stycket gäller också för bränsle enligt 2 kap. 3 och 4 §§.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.3 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 att 2 kap. 1 och 1 b §§ samt 6 a kap. 1 och 2 a §§ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.2

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 6 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	797 kr per m ³	3 017 kr per m ³	3 814 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 524 kr per m ³	3 017 kr per m ³	4 541 kr per m ³
	miljöklass 2	1 786 kr per m ³	3 017 kr per m ³	4 803 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 924 kr per m ³	3 017 kr per m ³	4 941 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 222 kr per 1 000 kg	2 222 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 024 kr per 1 000 kg	3 174 kr per 1 000 kg	4 198 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	880 kr per 1 000 m ³	2 259 kr per 1 000 m ³	3 139 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	605 kr per 1 000 kg	2 625 kr per 1 000 kg	3 230 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 13 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	3 kr 90 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 66 öre per liter

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 91 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 41 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	817 kr per m ³	3 093 kr per m ³	3 910 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 762 kr per m ³	3 093 kr per m ³	4 855 kr per m ³
	miljöklass 2	2 031 kr per m ³	3 093 kr per m ³	5 124 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 172 kr per m ³	3 093 kr per m ³	5 265 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 050 kr per 1 000 kg	3 254 kr per 1 000 kg	4 304 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	903 kr per 1 000 m ³	2 316 kr per 1 000 m ³	3 219 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	621 kr per 1 000 kg	2 691 kr per 1 000 kg	3 312 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

1 b §

För kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2010. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2014 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2012. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

Lydelse enligt lagförslag 2.2

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 energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	84 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	Råttallolja 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 energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flyg-fotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruv-industriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	86 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	–

Lydelse enligt lagförslag 2.2

Föreslagen lydelse

2 a §

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 2 100 kronor per kubikmeter.

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 700 kronor per kubikmeter.

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi¹

dels att 1 kap. 8 § samt 9 kap. 9, 9 a och 9 b §§ ska upphöra att gälla, dels att 2 kap. 1 och 1 b §§, 6 a kap. 1-3 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 1 § samt 9 kap. 2 och 5 §§ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.3

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 13 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	3 kr 90 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 66 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 91 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 41 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	817 kr per m ³	3 093 kr per m ³	3 910 kr per m ³

¹ Senaste lydelse av
1 kap. 8 § 2006:1508
9 kap. 9 § 2006:1508
9 kap. 9 a § 1997:1130
9 kap 9 b § 2006:1508.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 762 kr per m ³	3 093 kr per m ³	4 855 kr per m ³
	miljöklass 2	2 031 kr per m ³	3 093 kr per m ³	5 124 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 172 kr per m ³	3 093 kr per m ³	5 265 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg	2 603 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³
		903 kr per 1 000 m ³	2 316 kr per 1 000 m ³	3 219 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	621 kr per 1 000 kg	2 691 kr per 1 000 kg	3 312 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningsätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 25 öre per liter 1 kr 46 öre per liter 3 kr 28 öre per liter	2 kr 60 öre per liter 2 kr 60 öre per liter 2 kr 60 öre per liter	5 kr 85 öre per liter 4 kr 6 öre per liter 5 kr 88 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	4 kr 7 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	6 kr 67 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färg- ämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volym- procent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	850 kr per m ³ 1 833 kr per m ³ 2 113 kr per m ³ 2 259 kr per m ³	3 218 kr per m ³ 3 218 kr per m ³ 3 218 kr per m ³ 3 218 kr per m ³	4 068 kr per m ³ 5 051 kr per m ³ 5 331 kr per m ³ 5 477 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 092 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	4 477 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	939 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	3 348 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	646 kr per 1 000 kg	2 800 kr per 1 000 kg	3 446 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Lydelse enligt lagförslag 2.3

Föreslagen lydelse

1 b §

För kalenderåret 2014 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2012. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

För kalenderåret 2016 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2014. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

Lydelse enligt lagförslag 2.2

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
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motor-drivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	86 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	Råttolja 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
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	40 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruv-industriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, last-bilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	86 procent	40 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	–

Lydelse enligt lagförslag 2.2

Föreslagen lydelse

2 §

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

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

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 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 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.

Lydelse enligt lagförslag 2.3

Föreslagen lydelse

2 a §

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 700 kronor per kubikmeter.

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 900 kronor per kubikmeter.

Lydelse enligt lagförslag 2.2

Föreslagen lydelse

3 §

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 70 procent.

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 40 procent.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon skattbefrielse enligt denna paragraf.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §²

Den som är skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle

1. för vilket skattskyldighet tidigare har inträtt,
2. som tagits tillbaka i samband med återgång av köp,
3. som av den skattskyldige exporterats till tredje land eller förts till frizon eller frilager för annat ändamål än att förbrukas där,
4. som förbrukats på ett sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap.,
5. som har tagits emot av en skattebefriad förbrukare i enlighet med vad som framgår av dennes godkännande,
6. som har tagits emot för förbrukning i skepp eller luftfartyg med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i 6 a kap. 1 § 3 och 5,
7. som har tagits emot för förbrukning i båtar som avses i 6 a kap. 1 § 4 med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i denna punkt.

² Senaste lydelse 2001:518.

Om en skattebefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får avdrag enligt första stycket 5 göras enligt den lägre koldioxidskattesats eller, beträffande råttallolja, energiskattesats som följer av beslutet.

8 kap.

1 §³

Som skattebefriad förbrukare får godkännas den som förbrukar bränsle för ändamål som anges i 6 a kap. 1 § 1–5, 10, 12 eller 16 om han med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt är lämplig.

Ett godkännande enligt första stycket får meddelas för viss tid eller tills vidare. Godkännande tills vidare får meddelas den som tidigare hanterat obeskattat bränsle utan anmärkning. Ett godkännande får förenas med villkor.

Den som godkänts som skattebefriad förbrukare har rätt att från en skattskyldig köpa bränsle i de fall där bränslet enligt 6 a kap. är befriat från skatt.

Om en skattebefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får köp enligt tredje stycket ske till den lägre koldioxidskattesats eller, beträffande råttallolja, energiskattesats som följer av beslutet.

9 kap.

2 §⁴

Om någon som inte är skattskyldig eller skattebefriad förbrukare har förbrukat bränsle på ett sådant sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. medger beskattningsmyndigheten efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet.

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

³ Senaste lydelse 2006:1508. Paragrafen är föremål för ändring även i lagrådsremissen *Det nya punktskattedirektivet* (dnr Fi2009/5928).

⁴ Senaste lydelse 2001:518.

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 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

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 70 procent av koldioxidskatten,

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 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 bensen 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 råttallolja, energiskattesats som följer av beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

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

Häri genom föreskrivs att 1 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227) och bilaga 2 till lagen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

I denna lag avses med dieselolja: de produkter för vilka skatt *skall* betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi, och räddningstjänst: detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna.

Fordons- och viktbegreppen samt begreppet bärighetsklass i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

I denna lag avses med dieselolja: de produkter för vilka skatt *ska* betalas enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 lagen (1994:1776) om skatt på energi, räddningstjänst: detsamma som i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor samt motsvarande verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommunerna, och elhybridbuss: buss som

1. för sin framdrivning hämtar energi från de båda följande i fordonet placerade källorna för lagrad energi:

a) ett förbrukningsbart bränsle,

b) en lagringsanordning för elektrisk energi,

2. kan köras under minst 4 timmar så att energilagret belastas med en medeleffekt om minst 10 kW, och

3. i energilagret kan ta emot 60 kW i medeleffekt under minst 18 sekunder från bussens rörelseenergi.

Fordonsbegreppen i övrigt samt *viktbegreppen* och begreppet bärighetsklass i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –3 999	2 761	–

*Föreslagen lydelse***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja <i>samt</i> <i>tunga elhybridbussar</i>	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja <i>utom tunga</i> <i>elhybridbussar</i>			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –3 999	2 761	–

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)¹ dels att bilaga 3 ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 7, 9–12 §§, rubriken närmast före 7 § samt bilaga 2 ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt *skall* betalas till staten för vissa fordon enligt denna lag.

För vissa personbilar *samt* lätta bussar och lätta lastbilar *skall* fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt *ska* betalas till staten för vissa fordon enligt denna lag.

För vissa personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar *ska* fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

2 kap.

Personbilar

Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

7 §²

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för *personbilar som*

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, *eller*

2. är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för

1. *personbilar klass I som* enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare,

2. *personbilar klass I som* är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, *och*

3. *personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första*

¹ Senaste lydelse av bilaga 3 2006:473.

² Senaste lydelse 2006:473.

gången efter utgången av år 2010.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut.

9 §

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en 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 100 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, *skall* den uppgiften användas.

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 en 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.

10 §³

För personbilar som kan drivas med dieselolja och som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007 ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,3.

Bränslefaktorn är 2,55.

³ Senaste lydelse 2007:1391.

För personbilar som kan drivas med dieselolja och som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007 ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,15.

För en personbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, ska fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen i tredje stycket avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

Miljötillägget 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.

11 §⁴

För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten, efter avräkning enligt 2 kap. 10 § fjärde stycket, för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten, efter avräkning enligt 2 kap. 10 § fjärde stycket, för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

12 §⁵

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar som inte beskattas i enlighet med andra stycket,

2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt

3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motor-

1. tunga bussar och tunga lastbilar,

⁴ Senaste lydelse 2007:1391.

⁵ Senaste lydelse 2009:228.

bränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag. Detta gäller inte för EG-mobilkranar.

I fråga om EG-mobilkranar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Lydelse enligt lagförslag 2.5

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
Tunga bussar			
Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja samt tunga elhybridbussar	3 501 –	984	–
Tunga bussar som kan drivas med dieselolja utom tunga elhybridbussar			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 761 –
	4 000 –	4 999	2 877 –
	5 000 –	5 999	3 108 –
	6 000 –	6 999	3 398 –
	7 000 –	7 999	3 662 –
	8 000 –	8 999	3 926 –
	9 000 –	9 999	4 190 –
	10 000 –	10 999	4 441 –
	11 000 –	11 999	5 277 –
	12 000 –	12 999	6 113 –
	13 000 –	13 999	6 933 –
	14 000 –	14 999	9 193 –
	15 000 –	15 999	13 833 –
	16 000 –	16 999	14 893 –
	17 000 –	17 999	19 493 –
	18 000 –	18 999	24 093 –
	19 000 –		28 693 –

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 547	–	
	4 000 – 4 999	2 657	–	
	5 000 – 5 999	2 877	–	
	6 000 – 6 999	3 101	–	
	7 000 – 7 999	3 310	–	
	8 000 – 8 999	3 519	–	
	9 000 – 9 999	3 728	–	
	10 000 – 10 999	3 937	–	
	11 000 – 11 999	4 146	–	
	12 000 – 12 999	4 355	–	
	13 000 – 13 999	4 586	–	
	14 000 – 14 999	6 401	–	
	15 000 – 15 999	8 216	–	
	16 000 – 16 999	10 031	–	
	17 000 – 17 999	10 769	–	
	18 000 – 18 999	12 397	–	
	19 000 – 19 999	13 492	–	
	20 000 – 20 999	15 583	–	
	21 000 – 21 999	18 483	–	
	22 000 – 22 999	21 382	–	
23 000 – 23 999	22 675	–		
24 000 – 24 999	25 701	–		
25 000 – 25 999	28 101	–		
26 000 – 26 999	30 501	–		
27 000 – 27 999	32 901	–		
28 000 – 28 999	35 301	–		
29 000 –	37 701	–		
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 547	–	
	4 000 – 4 999	2 657	–	
	5 000 – 5 999	2 877	–	
	6 000 – 6 999	3 101	–	
	7 000 – 7 999	3 310	–	
	8 000 – 8 999	3 519	–	
	9 000 – 9 999	3 728	–	
	10 000 – 10 999	3 937	–	
	11 000 – 11 999	4 146	–	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	12 000 –	12 999	4 355	–
	13 000 –	13 999	4 586	–
	14 000 –	14 999	5 686	–
	15 000 –	15 999	6 786	–
	16 000 –	16 999	7 886	–
	17 000 –	17 999	8 986	–
	18 000 –	18 999	10 086	–
	19 000 –	19 999	10 169	–
	20 000 –	20 999	11 169	–
	21 000 –	21 999	12 169	–
	22 000 –	22 999	13 169	–
	23 000 –	23 999	14 169	–
	24 000 –	24 999	15 185	–
	25 000 –	25 999	16 655	–
	26 000 –	26 999	18 125	–
	27 000 –	27 999	19 595	–
	28 000 –	28 999	21 065	–
	29 000 –	29 999	22 535	–
	30 000 –	30 999	24 005	–
	31 000 –	31 999	25 475	–
	32 000 –		26 945	–
¶Tunga lastbilar				
Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3 501 –		984	–
¶Tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja				
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,				
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 –	5 999	3 403	–
	6 000 –	6 999	3 769	–
	7 000 –	7 999	5 954	–
	8 000 –	8 999	7 073	–
	9 000 –	9 999	9 271	–
	10 000 –	10 999	9 742	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	11 000 –	11 999	12 952	–
	12 000 –	12 999	14 701	–
	13 000 –	13 999	18 562	–
	14 000 –		19 511	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon				
	7 000 –	7 999	1 891	–
	8 000 –	8 999	2 283	–
	9 000 –	10 999	3 748	–
	11 000 –	12 999	5 203	–
	13 000 –	15 999	7 900	–
	16 000 –	16 999	8 278	–
	17 000 –	17 999	11 258	–
	18 000 –		14 238	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,				
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 –	4 999	2 936	–
	5 000 –	5 999	3 109	–
	6 000 –	6 999	3 878	–
	7 000 –	7 999	9 299	–
	8 000 –	8 999	12 123	–
	9 000 –	9 999	12 992	–
	10 000 –	10 999	17 244	–
	11 000 –	11 999	18 124	–
	12 000 –	12 999	19 235	–
	13 000 –	13 999	20 346	–
	14 000 –	14 999	21 457	–
	15 000 –	21 999	22 017	–
	22 000 –	22 999	23 777	–
	23 000 –	23 999	25 932	–
	24 000 –	24 999	27 782	–
	25 000 –	25 999	29 632	–
	26 000 –	26 999	31 482	–
	27 000 –	27 999	33 332	–
	28 000 –	28 999	35 182	–
	29 000 –	29 999	37 032	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	30 000 –	30 999	38 882	–
	31 000 –		40 732	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon	7 000 –	17 999	5 080	–
	18 000 –	19 999	7 027	–
	20 000 –	20 999	10 395	–
	21 000 –	21 999	11 083	–
	22 000 –	22 999	13 253	–
	23 000 –	23 999	15 408	–
	24 000 –	24 999	17 258	–
	25 000 –	25 999	19 108	–
	26 000 –	26 999	20 958	–
	27 000 –	27 999	22 808	–
	28 000 –	28 999	24 658	–
	29 000 –	29 999	26 508	–
	30 000 –	30 999	28 358	–
	31 000 –	31 999	30 208	–
	32 000 –		32 058	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,				
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	8 999	2 662	–
	9 000 –	9 999	2 802	–
	10 000 –	10 999	3 103	–
	11 000 –	11 999	4 181	–
	12 000 –	12 999	5 259	–
	13 000 –	13 999	5 761	–
	14 000 –	14 999	6 737	–
	15 000 –	15 999	8 487	–
	16 000 –	16 999	10 237	–
	17 000 –		11 984	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon	7 000 –	12 999	345	–

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	13 000 – 13 999	800	–	
	14 000 – 14 999	1 100	–	
	15 000 – 15 999	2 307	–	
	16 000 – 16 999	2 327	–	
	17 000 – 17 999	2 376	–	
	18 000 –	3 750	–	

2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,

2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

3 501 – 11 999	2 455	–	
12 000 – 12 999	3 345	–	
13 000 – 13 999	4 192	–	
14 000 – 14 999	5 039	–	
15 000 – 15 999	5 886	–	
16 000 – 16 999	7 382	–	
17 000 – 17 999	8 071	–	
18 000 – 18 999	9 443	–	
19 000 – 19 999	11 163	–	
20 000 – 20 999	12 883	–	
21 000 – 21 999	14 603	–	
22 000 – 22 999	16 323	–	
23 000 – 23 999	18 043	–	
24 000 – 24 999	19 763	–	
25 000 – 25 999	21 483	–	
26 000 – 26 999	23 203	–	
27 000 – 27 999	24 923	–	
28 000 – 28 999	26 643	–	
29 000 – 29 999	28 363	–	
30 000 – 30 999	30 083	–	
31 000 –	31 803	–	

2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

7 000 – 16 999	575	–	
17 000 – 18 999	1 000	–	
19 000 – 19 999	1 212	–	
20 000 – 20 999	2 359	–	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	21 000 –	21 999	4 079	–
	22 000 –	22 999	5 799	–
	23 000 –	23 999	7 519	–
	24 000 –	24 999	9 239	–
	25 000 –	25 999	10 959	–
	26 000 –	26 999	12 679	–
	27 000 –	27 999	14 399	–
	28 000 –	28 999	16 119	–
	29 000 –	29 999	17 839	–
	30 000 –	30 999	19 559	–
	31 000 –	31 999	21 279	–
	32 000 –		22 999	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,				
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 –	8 999	2 662	–
	9 000 –	9 999	2 802	–
	10 000 –	10 999	3 103	–
	11 000 –	11 999	4 181	–
	12 000 –	12 999	5 259	–
	13 000 –	13 999	5 761	–
	14 000 –	14 999	6 737	–
	15 000 –	15 999	8 487	–
	16 000 –	16 999	10 237	–
	17 000 –		11 984	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon				
	12 000 –	12 999	347	–
	13 000 –	13 999	962	–
	14 000 –	14 999	1 480	–
	15 000 –	15 999	3 066	–
	16 000 –	16 999	3 923	–
	17 000 –	17 999	5 670	–
	18 000 –		7 960	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,				

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	11 999	2 455	–
	12 000 –	12 999	3 345	–
	13 000 –	13 999	4 192	–
	14 000 –	14 999	5 039	–
	15 000 –	15 999	5 886	–
	16 000 –	16 999	7 382	–
	17 000 –	17 999	8 071	–
	18 000 –	18 999	9 443	–
	19 000 –	19 999	11 163	–
	20 000 –	20 999	12 883	–
	21 000 –	21 999	14 603	–
	22 000 –	22 999	16 323	–
	23 000 –	23 999	18 043	–
	24 000 –	24 999	19 763	–
	25 000 –	25 999	21 483	–
	26 000 –	26 999	23 203	–
	27 000 –	27 999	24 923	–
	28 000 –	28 999	26 643	–
	29 000 –	29 999	28 363	–
	30 000 –	30 999	30 083	–
	31 000 –		31 803	–
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 –	16 999	604	–
	17 000 –	17 999	1 757	–
	18 000 –	18 999	3 129	–
	19 000 –	19 999	4 849	–
	20 000 –	20 999	6 569	–
	21 000 –	21 999	8 289	–
	22 000 –	22 999	10 009	–
	23 000 –	23 999	11 729	–
	24 000 –	24 999	13 449	–
	25 000 –	25 999	15 169	–
	26 000 –		16 889	–

2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	11 999	2 455	–
	12 000 –	12 999	3 345	–
	13 000 –	13 999	4 192	–
	14 000 –	14 999	5 039	–
	15 000 –	15 999	5 886	–
	16 000 –	16 999	7 382	–
	17 000 –	17 999	8 071	–
	18 000 –	18 999	9 443	–
	19 000 –	19 999	11 163	–
	20 000 –	20 999	12 883	–
	21 000 –	21 999	14 603	–
	22 000 –	22 999	16 323	–
	23 000 –	23 999	18 043	–
	24 000 –	24 999	19 763	–
	25 000 –	25 999	21 483	–
	26 000 –	26 999	23 203	–
	27 000 –	27 999	24 923	–
	28 000 –	28 999	26 643	–
	29 000 –	29 999	28 363	–
	30 000 –	30 999	30 083	–
	31 000 –		31 803	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 –	16 999	1 229	–
	17 000 –	18 999	1 242	–
	19 000 –	19 999	1 611	–
	20 000 –	20 999	2 359	–
	21 000 –	21 999	4 079	–
	22 000 –	22 999	5 799	–
	23 000 –	23 999	7 519	–
	24 000 –	24 999	9 239	–
	25 000 –	25 999	10 959	–
	26 000 –	26 999	12 679	–
	27 000 –	27 999	14 399	–
	28 000 –	28 999	16 119	–
	29 000 –	29 999	17 839	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	30 000 – 30 999	19 559		–
	31 000 – 31 999	21 279		–
	32 000 –	22 999		–
Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar				
Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I				
	0 – 1 300	370		0
	1 301 – 3 000	425		55
	3 001 – 7 000	1 360		95
	7 001 –	5 160		168
Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1				
	2 001 –	1 000		0
Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I				
3.1 med två hjulaxlar				
	2 001 – 6 000	300		35
	6 001 – 14 000	1 700		70
	14 001 –	7 300		200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar				
	2 001 – 6 000	300		30
	6 001 – 14 000	1 500		50
	14 001 – 18 000	5 500		130
	18 001 –	10 700		170
Släpvagnar				
Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram				
	751 – 2 000	360		0
	2 001 – 3 000	380		21
Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med dieselolja,				
2.1 med en hjulaxel				
	3 001 –	580		11
2.2 med två hjulaxlar				
	3 001 – 13 000	580		9
	13 001 –	1 480		0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar				
	3 001 – 13 000	580		6
	13 001 –	1 180		0

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

Släpvagnar med skattevikt över
3 000 kilogram, som dras av en bil
som kan drivas med dieselolja, om
det är fråga om

3.1 styraxel för påhängsvagn,

3.1.1 med en hjulaxel	3 001 –	5 000	630	78
	5 001 –	8 000	2 190	107
	8 001 –		5 400	198

3.1.2 med två eller flera hjulaxlar

	3 001 –	8 000	610	42
	8 001 –	11 000	2 710	76
	11 001 –	14 000	4 990	114
	14 001 –		8 410	160

3.2 andra släpvagnar,

3.2.1 med en hjulaxel	3 001 –	8 000	320	36
	8 001 –		2 120	64

3.2.2 med två hjulaxlar

	3 001 –	8 000	310	23
	8 001 –	11 000	1 460	38
	11 001 –	14 000	2 600	58
	14 001 –	17 000	4 340	76
	17 001 –		6 620	84

3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar

	3 001 –	11 000	300	14
	11 001 –	17 000	1 420	30
	17 001 –	25 000	3 220	50
	25 001 –		7 220	65

Släpvagnar med skattevikt över
3 000 kilogram, som dras av en
traktor, ett motorredskap eller en
tung terrängvagn skatteklass I,

4.1 med en hjulaxel	3 001 –	8 000	550	45
	8 001 –		2 800	120

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja samt tunga elhybridbussar	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja utom tunga elhybridbussar			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 510	–
	4 000 – 4 999	2 615	–
	5 000 – 5 999	2 825	–
	6 000 – 6 999	3 089	–
	7 000 – 7 999	3 329	–
	8 000 – 8 999	3 569	–
	9 000 – 9 999	3 809	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	10 000 –	10 999	4 037	–
	11 000 –	11 999	4 797	–
	12 000 –	12 999	5 574	–
	13 000 –	13 999	6 292	–
	14 000 –	14 999	8 949	–
	15 000 –	15 999	12 575	–
	16 000 –	16 999	13 769	–
	17 000 –	17 999	16 622	–
	18 000 –	18 999	18 932	–
	19 000 –		23 532	–
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 315	–
	4 000 –	4 999	2 415	–
	5 000 –	5 999	2 615	–
	6 000 –	6 999	2 819	–
	7 000 –	7 999	3 009	–
	8 000 –	8 999	3 199	–
	9 000 –	9 999	3 389	–
	10 000 –	10 999	3 579	–
	11 000 –	11 999	3 769	–
	12 000 –	12 999	4 011	–
	13 000 –	13 999	4 221	–
	14 000 –	14 999	5 871	–
	15 000 –	15 999	7 521	–
	16 000 –	16 999	9 171	–
	17 000 –	17 999	10 146	–
	18 000 –	18 999	10 402	–
	19 000 –	19 999	10 444	–
	20 000 –	20 999	10 485	–
	21 000 –	21 999	12 462	–
	22 000 –	22 999	13 641	–
	23 000 –	23 999	14 471	–
	24 000 –	24 999	15 777	–
	25 000 –	25 999	16 457	–
	26 000 –	26 999	17 137	–
	27 000 –	27 999	19 537	–
	28 000 –	28 999	21 937	–
	29 000 –		24 337	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor			
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315	–		
	4 000 – 4 999	2 415	–		
	5 000 – 5 999	2 615	–		
	6 000 – 6 999	2 819	–		
	7 000 – 7 999	3 009	–		
	8 000 – 8 999	3 199	–		
	9 000 – 9 999	3 389	–		
	10 000 – 10 999	3 579	–		
	11 000 – 11 999	3 769	–		
	12 000 – 12 999	4 010	–		
	13 000 – 13 999	4 251	–		
	14 000 – 14 999	4 492	–		
	15 000 – 15 999	5 492	–		
	16 000 – 16 999	6 492	–		
	17 000 – 17 999	8 074	–		
	18 000 – 18 999	9 074	–		
	19 000 – 19 999	9 152	–		
	20 000 – 20 999	10 052	–		
	21 000 – 21 999	10 952	–		
	22 000 – 22 999	11 852	–		
	23 000 – 23 999	12 752	–		
	24 000 – 24 999	13 667	–		
	25 000 – 25 999	14 990	–		
	26 000 – 26 999	16 313	–		
	27 000 – 27 999	17 636	–		
	28 000 – 28 999	18 959	–		
	29 000 – 29 999	20 282	–		
	30 000 – 30 999	21 605	–		
	31 000 – 31 999	22 928	–		
	32 000 –	24 251	–		
	B Tunga lastbilar				
	1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med diesellojja	3 501 –	984	–	
2. Tunga lastbilar som kan drivas med diesellojja					

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 –	5 999	3 094 –
	6 000 –	6 999	3 426 –
	7 000 –	7 999	5 413 –
	8 000 –	8 999	6 430 –
	9 000 –	9 999	8 429 –
	10 000 –	10 999	8 857 –
	11 000 –	11 999	11 775 –
	12 000 –	12 999	13 365 –
	13 000 –	13 999	16 875 –
	14 000 –		17 737 –
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon			
	7 000 –	7 999	1 727 –
	8 000 –	8 999	2 084 –
	9 000 –	10 999	3 423 –
	11 000 –	12 999	4 751 –
	13 000 –		7 213 –
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 –	4 999	2 669 –
	5 000 –	5 999	2 826 –
	6 000 –	6 999	3 525 –
	7 000 –	7 999	8 453 –
	8 000 –	8 999	11 021 –
	9 000 –	9 999	11 811 –
	10 000 –	10 999	15 676 –
	11 000 –	11 999	16 476 –
	12 000 –	12 999	17 486 –
	13 000 –	13 999	18 496 –
	14 000 –	14 999	19 506 –
	15 000 –		20 015 –

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon	7 000 – 17 999	4 638	–	
	18 000 – 19 999	6 416	–	
	20 000 –	9 491	–	
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,				
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 8 999	2 420	–	
	9 000 – 9 999	2 547	–	
	10 000 – 10 999	2 821	–	
	11 000 – 11 999	3 801	–	
	12 000 – 12 999	4 781	–	
	13 000 – 13 999	5 261	–	
	14 000 – 14 999	5 937	–	
	15 000 – 15 999	6 480	–	
	16 000 – 16 999	8 210	–	
	17 000 –	9 908	–	
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon	7 000 –	300	–	
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,				
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 232	–	
	12 000 – 12 999	3 041	–	
	13 000 – 13 999	3 811	–	
	14 000 – 14 999	4 581	–	
	15 000 – 15 999	5 351	–	
	16 000 – 16 999	6 711	–	
	17 000 – 17 999	7 571	–	
	18 000 – 18 999	8 943	–	
	19 000 – 19 999	10 451	–	
	20 000 –	11 024	–	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000 –		500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,				
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	8 999	2 420	–
	9 000 –	9 999	2 547	–
	10 000 –	10 999	2 821	–
	11 000 –	11 999	3 801	–
	12 000 –	12 999	4 781	–
	13 000 –	13 999	5 261	–
	14 000 –	14 999	5 937	–
	15 000 –	15 999	6 480	–
	16 000 –	16 999	8 210	–
	17 000 –		9 908	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000 –	12 999	317	–
	13 000 –	13 999	879	–
	14 000 –	14 999	1 236	–
	15 000 –		2 799	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,				
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	11 999	2 232	–
	12 000 –	12 999	3 041	–
	13 000 –	13 999	3 811	–
	14 000 –	14 999	4 581	–
	15 000 –	15 999	5 351	–
	16 000 –	16 999	6 711	–
	17 000 –	17 999	7 571	–
	18 000 –	18 999	8 943	–
	19 000 –	19 999	10 451	–
	20 000 –	20 999	11 024	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 –	16 999	552	–
	17 000 –	18 999	1 134	–
	19 000 –	20 999	1 471	–
	21 000 –	22 999	2 268	–
	23 000 –		3 525	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,				
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	11 999	2 232	–
	12 000 –	12 999	3 041	–
	13 000 –	13 999	3 811	–
	14 000 –	14 999	4 581	–
	15 000 –	15 999	5 351	–
	16 000 –	16 999	6 711	–
	17 000 –	17 999	7 571	–
	18 000 –	18 999	8 943	–
	19 000 –	19 999	10 451	–
	20 000 –		11 024	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 –	16 999	552	–
	17 000 –	18 999	1 134	–
	19 000 –	22 999	1 471	–
	23 000 –	24 999	1 492	–
	25 000 –	26 999	2 329	–
	27 000 –	28 999	3 698	–
	29 000 –		5 486	–
C EG-mobilkrantar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar				
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0 –	1 300	370	0
	1 301 –	3 000	425	55
	3 001 –	7 000	1 360	95
	7 001 –		5 160	168

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och EG-mobilkrantar	2 001 –		1 000	0
3. Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I				
3.1 med två hjulaxlar	2 001 –	6 000	300	35
	6 001 –	14 000	1 700	70
	14 001 –		7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001 –	6 000	300	30
	6 001 –	14 000	1 500	50
	14 001 –	18 000	5 500	130
	18 001 –		10 700	170
D Släpvagnar				
1. Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram	751 –	2 000	360	0
	2 001 –	3 000	380	21
2. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med diesellojja,				
2.1 med en hjulaxel	3 001 –		580	11
2.2 med två hjulaxlar	3 001 –	13 000	580	9
	13 001 –		1 480	0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 –	13 000	580	6
	13 001 –		1 180	0
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med diesellojja, om det är fråga om				
3.1 styraxel för påhängsvagn,				
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 –	5 000	630	78
	5 001 –	8 000	2 190	107
	8 001 –		5 400	198

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
	25 001 –	7 220	65
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,			
4.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 och 11 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.6

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §

Bränslefaktorn är 2,55.

Bränslefaktorn är 2,4.

Miljötillägget 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.

För en personbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, ska fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen i tredje stycket avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

11 §

För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten, *efter avräkning enligt 2 kap. 10 § fjärde stycket*, för skatteår överstiger 384 kronor.

För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2. Bestämmelserna i 2 kap. 10 § tredje och fjärde styckena samt 2 kap 11 § gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs att 1, 3 och 7 §§ lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt samt bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Fordonsskatt *skall* betalas till staten enligt denna lag för sådana *personbilar* som avses i 3 § *samt för lätta bussar och lätta lastbilar*.

För övriga fordon finns bestämmelser om skatt på fordon i vägtrafikskattelagen (2006:227).

3 §¹

Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar klass I som

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2005 eller tidigare, och

b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar *som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2010*.

7 §²

För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, *skall* fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20

För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, *ska* fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–

¹ Senaste lydelse 2006:472.

² Senaste lydelse 2006:472.

och 22 §§ vägtrafikskattelagen 22 §§ vägtrafikskattelagen
(2006:227). (2006:227).

Nuvarande lydelse

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojja	0– 900	720	0	
	901–	903	183	
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojja	0– 900	2 187	0	
	901–	2 741	554	
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojja	0– 1 300	720	0	
	1 301– 1 600	903	164	
	1 601– 3 000	1 396	129	
	3 001– 3 500	3 197	0	
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojja	0– 1 300	2 187	0	
	1 301– 1 600	2 339	59	
	1 601– 3 000	2 517	178	
	3 001– 3 500	5 018	0	
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0– 1 300	720	0	
	1 301– 1 600	903	164	
	1 601– 3 000	1 396	129	
	3 001–	3 197	0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
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

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0–	900	741	0
	901–		930	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0–	900	2 098	0
	901–		2 629	531
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar 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–	3 500	3 197	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojla	0– 1 300	2 187	0	
	1 301– 1 600	2 339	59	
	1 601– 3 000	2 517	178	
	3 001– 3 500	5 018	0	
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojla	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 diesellojla	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	

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.8

Föreslagen lydelse

7 §

För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, ska fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227).

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227).

Lydelse enligt lagförslag 2.8.

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojla	0– 900	741	0	
	901–	930	188	
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojla	0– 900	2 098	0	
	901–	2 629	531	
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojla	0– 1 300	720	0	
	1 301– 1 600	903	164	
	1 601– 3 000	1 396	129	
	3 001– 3 500	3 197	0	
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojla	0– 1 300	2 187	0	
	1 301– 1 600	2 339	59	
	1 601– 3 000	2 517	178	
	3 001– 3 500	5 018	0	
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojla	0– 1 300	720	0	
	1 301– 1 600	903	164	
	1 601– 3 000	1 396	129	
	3 001–	3 197	0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
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

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0–	900	741	0
	901–		930	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0–	900	2 008	0
	901–		2 517	508
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar 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–	3 500	3 197	0
2. Lätta bussar 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–	3 500	5 018	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen

**C Lätta lastbilar och
personbilar klass II**

1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	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 diesellojja	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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.
2. Bestämmelserna i 7§ första och andra styckena gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen har, som aviserats i budgetpropositionerna för 2008 och 2009, bedrivit ett arbete med syfte att föreslå vissa ändringar av främst miljöskatterna så att effektiviteten av den förda miljö- och energipolitiken förbättras. Detta arbete har inriktats på att åstadkomma en förbättrad samordning mellan de olika ekonomiska styrmedlen på området.

Regeringen aviserar i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, volym 1, s. 171 ff.) vissa strukturella förändringar av skattesystemet på klimat- och energiområdet. Förändringarna ska göra skattesystemet mer träffsäkert och ändamålsenligt. Med utgångspunkt i den förändrade skattestrukturen aviseras skatteförslag som bedöms minska utsläppen av växthusgaser samt bidra till att målen för andel förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås. Huvuddelen av de aviserade förslagen i budgetpropositionen för 2010 har också presenterats av regeringen i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat).

Mot bakgrund av förslagen i klimatpropositionen togs en departementspromemoria, *Effektivare skatter på klimat- och energiområdet* (Ds 2009:24), med förslag till lagstiftning i dessa frågor fram inom Finansdepartementet. I promemorian redovisas även förslag och bedömningar om beskattningen av biobränslen för uppvärmning samt av naturgas och gasol som drivmedel. Vidare lämnas förslag om sänkt fordonsskatt för elhybridbussar. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2009/4940). Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig är positiva till promemorians övergripande syfte att öka effektiviteten i skatterna på klimat- och energiområdet och instämmer i de allmänna principer som, enligt promemorian, bör gälla för att utforma effektiva skatter på klimat- och energiområdet.

I denna lagrådsremiss lämnas förslag till lagstiftning i frågor inom koldioxid- och energibeskattningen. Vidare presenteras de teoretiska utgångspunkter och allmänna principer som bör gälla för samordnade och effektiva ekonomiska styrmedel på klimat- och energiområdet. Förslagen och bedömningarna i lagrådsremissen redovisas utifrån dessa principer.

Åtgärderna är avsedda att träda i kraft successivt vid fyra olika tidpunkter – den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 samt den 1 januari 2015.

Statsstödsaspekter

I lagrådsremissen behandlas ett flertal förslag som rör bestämmelser om nedsättning av skatt som utgör statsstöd (driftsstöd) enligt artikel 87 i EG-fördraget. Huvudregeln i sådana fall är att kommissionen, utifrån EG:s regler om statsstöd, måste pröva och godkänna åtgärdernas förenlighet med den gemensamma marknaden innan de kan träda i kraft.

Kommissionen har dock på senare år sökt förenkla förfarandet kring statsstödsprövningen. Kommissionen har antagit en allmän gruppundantagsförordning¹, där vissa kategorier av stöd anses förenliga med EG-fördraget under förutsättning att vissa villkor uppfylls (gruppundantag). I dessa fall kan medlemsstaterna införa åtgärder inom ramen för förordningarna utan att behöva iakttä det normala förfarandet med föransökan och kommissionens godkännande av åtgärderna.

De förslag i denna lagrådsremiss som rör åtgärder som innefattar statsstöd är de lägre generella skattenivåerna för industriföretag i förhållande till företag inom servicesektorn, den s.k. 0,8-procentsregeln samt de särskilda skattereglerna för anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsätter. Samtliga dessa fall täcks av kommissionens allmänna gruppundantagsförordning. De krav som ställs i artikel 25 av förordningen är uppfyllda (skattenedsättningarna har stöd i energiskattedirektivet² och de berörda företagen betalar åtminstone den minimiskattenivå för gemenskapen som lagts fast i detta direktiv). Någon skyldighet att anmäla åtgärderna till kommissionen för statsstödsgranskning finns således inte. Vissa regler om informationskyldighet och årlig rapportering av stödordningarna finns i artiklarna 9–11 av förordningen.

Anmälan till kommissionen

Förslaget om sänkt skatt för vissa elhybridbussar anmäls till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34 av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter samt beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster. Enligt nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för kommissionens granskningsförfarande inte löpt ut. Regeringen bedömer att en anmälan inte är nödvändig avseende övriga förslag i lagrådsremissen.

4 Grundläggande förutsättningar - mål och utgångsläge

4.1 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"):

¹ 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).

² 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).

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

För mål om mindre utsläpp av växthusgaser och effektivare energianvändning är jämförelseåret 1990.

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. Det överenskomna målet för 20 procent effektivare energianvändning 2020 är dock inte bindande.

Med utgångspunkt från de inom EU fastlagda klimat- och energipolitiska målen har regeringen i klimat- och energipropositionerna (prop. 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat samt prop. 2008/09:163 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi) föreslagit följande nationella mål till 2020:

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

Riksdagen beslutade enligt dessa förslag till mål den 16 juni 2009 (betänkande 2008/09:MjU28).

4.1.1 Mål för minskade utsläpp av växthusgaser

Enligt regeringens klimatproposition, och riksdagens beslut med anledning av denna, bör utsläppen av växthusgaser för Sverige 2020 vara 40 procent lägre än utsläppen 1990. Målet gäller för de verksamheter som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (se prop. 2008/09:162, s. 31). Detta innebär att utsläppen av växthusgaser för dessa verksamheter till år 2020 ska ha minskat med cirka 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter i förhållande till 1990 års nivå. Två tredjedelar av dessa minskningar ska ske i Sverige och en tredjedel i form av investeringar i andra EU-länder eller s.k. flexibla mekanismer enligt Kyotoprotokollet, se nedan. För att nå målet anser regeringen att redan beslutade styrmedel ska kompletteras med utvecklade ekonomiska styrmedel. Med utvecklade ekonomiska styrmedel menas förändringar av befintliga styrmedel, men även eventuellt nya styrmedel. Sådana utvecklade ekonomiska styrmedel ska kunna bidra till en minskning av utsläppen med två miljoner ton.

I klimatpropositionen anger regeringen även en vision till 2050 om att Sverige då inte har några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Kyotoprotokollet och flexibla mekanismer

Den internationella processen för att minska utsläppen av växthusgaser sker inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (klimatkonventionen) och tillhörande juridiskt bindande protokoll,

Kyotoprotokollet. Klimatkonventionen trädde i kraft 1994 och Kyoto-protokollet 2005. I dag är 193 länder parter till konventionen medan protokollet hittills har ratificerats av 189 länder.

Kyotoprotokollet antogs vid klimatkonventionens tredje s.k. partsmöte i Kyoto i Japan i december 1997. Genom detta har de industrialiserade länderna åtagit sig att begränsa sina nettoutsläpp av de sex viktigaste växthusgaserna. Nettoutsläppen ska sammanlagt begränsas med drygt fem procent som ett genomsnitt under perioden 2008–2012, jämfört med 1990 års nivå. Dessa länder har tilldelats utsläppskvoter. USA har inte ratificerat protokollet, vilket innebär att de globala utsläppsminskningarna i praktiken inte blir så stora. Även utvecklingsländerna omfattas av protokollet men de saknar bindande utsläppsåtaganden under den första åtagandeperioden.

Kyotoprotokollet slår fast att länderna var för sig eller gemensamt ska se till att deras sammanlagda utsläpp av växthusgaser inte överstiger utsläppsutrymmet. De medel protokollet ger för att genom internationellt samarbete gemensamt uppfylla åtagandena är tre olika typer av s.k. flexibla mekanismer:

- International Emission Trading (IET): Handel med utsläppsrätter där länder med utsläppskvoter handlar kvotenheter med varandra.
- Joint Implementation (JI): Gemensamt genomförande där ett land med åtagande enligt Kyotoprotokollet finansierar utsläppsminskande projekt i andra åtagandeländer och tillgodoräknar sig (delar av) denna utsläppsminskning.
- Clean Development Mechanism (CDM): Mekanismer för ren utveckling där ett land med åtagande enligt Kyotoprotokollet finansierar projekt i länder utan åtaganden (utvecklingsländer) och tillgodoräknar sig (delar av) denna utsläppsminskning.

Kyotoprotokollet definierar även tidsmässig flexibilitet. Det går t.ex. att spara outnyttjade kvotenheter till framtida åtagandeperioder.

Kyotoprotokollets åtaganden löper ut 2012. Samtliga parter har enats om att ett nytt avtal för tiden efter 2012 ska beslutas under klimatkonventionens partsmöte i Köpenhamn i december 2009.

EU:s system för handel med utsläppsrätter

Den 1 januari 2005 inleddes den första perioden av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Handelssystemet är en del i de internationella ansträngningarna att minska och begränsa utsläppen av växthusgaser i enlighet med åtaganden i Kyotoprotokollet. De grundläggande reglerna om handelssystemet finns i handelsdirektivet³. I länkdirektivet⁴ knyter

³ 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).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG av den 27 oktober 2004 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, i överensstämmelse med Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer (EUT L 338, 13.11.2004, s. 18, Celex 32004L0101).

EU handelssystemet till Kyotoprotokollets regelverk och mekanismer. Handelssystemet är genom de projektbaserade mekanismerna CDM och JI länkat till omkring 150 länder. Kvotenheter från dessa länder kan i viss omfattning tillföras handelssystemet genom att företagen inom detta system kan tillgodogöra sig utsläppsminskningar för JI och CDM. 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 omfattar åren 2008–2012. Utsläppsrätter till svenska anläggningar har hittills tilldelats gratis. Handelsdirektivet ger möjlighet till auktionering av fem procent av utsläppsrätterna, tio procent fr.o.m. 2008. Handelssystemet omfattar utsläpp av koldioxid från vissa förbränningsanläggningar inom tillverkningsindustrin, 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 handelsdirektivet⁵. Dessa innebär en ytterligare harmonisering på EU-nivå och utvidgning av handelssystemet inför nästa handelsperiod 2013–2020. Ett tak för och fördelning av utsläppsrätter ska bestämmas på EU-nivå. Detta skiljer sig från nuvarande fördelningsprocess, där medlemsstaterna lämnar nationella fördelningsplaner som slutligen godtas av kommissionen. Auktionering ska vara huvudregeln, men gratis tilldelning kan fortsätta för vissa anläggningar framför allt för att motverka risken för s.k. koldioxidläckage (ang. detta begrepp se avsnitt 5). Handelssystemet utvidgas med några fler sektorer, bl.a. aluminiumindustrin och delar av kemiindustrin samt några fler växthusgaser (perfluorkolväten och dikväveoxid). Att luftfarten inkluderas i handelssystemet redan 2012 har beslutats i ett separat direktiv⁶. Enskilda medlemsstater kan efter godkännande från kommissionen inkludera ytterligare sektorer och anläggningar. Medlemsstaterna har också möjlighet att undanta mindre anläggningar med utsläpp under 25 000 ton per år och termisk effekt under 35 MW, men ett villkor är då att motsvarande utsläppsminskningar uppnås för dessa anläggningar med andra styrmedel eller åtgärder.

Utsläppen av växthusgaser från anläggningar i Sverige inom handelssystemet uppgick till cirka 22 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2007. Detta motsvarar cirka 34 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige.

⁵ 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).

⁶ 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).

EU:s mål för minskade utsläpp av växthusgaser 2020

EU:s utsläpp av växthusgaser ska minska med 20 procent 2020 jämfört med 1990. Vid ett internationellt avtal där andra industrialiserade länder gör liknande åtaganden skärps målet till 30 procent. Utgångspunkten för de åtgärder som behöver vidtas, både på EU-nivå och i Sverige, är det s.k. tvågradsmålet. Detta mål innebär att de globala utsläppen av växthusgaser måste minska till den nivå som krävs för att begränsa temperaturökningen till två grader jämfört med förindustriell nivå. Regeringen gör i klimatpropositionen bedömningen att Sveriges åtagande och vision på längre sikt bör utgå från en ambition att stabilisera koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på 400 ppmv⁷ koldioxid-ekvivalenter (se prop. 2008/09:162, s. 35).

Det övergripande minskningsmålet på EU-nivå fördelas mellan EU:s system för handel med utsläppsrätter och verksamheter som inte omfattas av handelssystemet. Målet för EU:s system för handel med utsläppsrätter uppgår till en minskning med 21 procent till 2020 jämfört med 2005, om EU gemensamt ska minska utsläppen med 20 procent till 2020 jämfört med 1990. Taket för utsläppsrätter kan komma att justeras ned om ett internationellt avtal efter 2012 föranleder ett striktare mål för EU:s utsläppsminskning. Detta mål gäller för hela den handlande sektorn i EU och fördelas inte på medlemsstaterna.

Utanför handelssystemet ska utsläppsminskningarna motsvara tio procent fram till 2020 jämfört med 2005. Utsläppsminskningar som ska åstadkommas utanför handelssystemet fördelas med utgångspunkt i respektive medlemsstats BNP per capita. Ansvarsfördelningen innebär att Sverige ska minska utsläppen från verksamheter utanför handelssystemet med 17 procent fram till 2020 jämfört med 2005, vilket motsvarar en minskning med cirka 25 procent jämfört med 1990. Denna fördelning gäller inte om ett internationellt ambitiöst klimatavtal kan nås. Om ett sådant avtal godkänns ska EU minska utsläppen ytterligare och fördela sitt nya åtagande mellan medlemsstaterna. Det av riksdagen antagna svenska målet om att utsläppen från verksamheter utanför handelssystemet bör minska med 40 procent 2020 jämfört med 1990 är alltså betydligt mer ambitiöst än det som följer av EU:s ansvarsfördelning.

4.1.2 Mål för andel förnybar energi

Andelen förnybar energi 2020 bör vara minst 50 procent av den totala energianvändningen enligt regeringens energiproposition (se prop. 2008/09:163, s. 38).

Bakgrunden till målet är det bindande mål om 49 procent förnybar energi av totala energianvändningen i Sverige som slagits fast i direktivet om förnybar energi⁸. Direktivet syftar till att öka EU:s andel av förnybar

⁷ ppmv = miljondelar

⁸ 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).

energi från 8,5 till 20 procent från 2005 till 2020. Varje medlemsstat del i ansvaret att nå detta gemenskapsövergripande mål har slagits fast i den s.k. bördefördelningen. Fördelningen beaktar bl.a. BNP per capita i de olika medlemsstaterna. För Sverige innebär denna fördelning ett bindande mål om 49 procent förnybar energi av totala energianvändningen i Sverige vilket ska jämföras med en faktisk andel om 39,8 procent 2005. Det av riksdagen antagna svenska målet om 50 procent förnybar energi till 2020 är alltså mer ambitiöst än det mål som följer av EU:s bördefördelning. Därtill kommer ett EU-gemensamt bindande mål om tio procent förnybar energi i transporter till 2020. Detta mål för transporter har inte fördelats mellan medlemsstaterna utan är en miniminivå för respektive medlemsstat.

Direktivet om förnybar energi innehåller även hållbarhetskriterier för biodrivmedel och andra flytande biobränslen (artikel 17-19). Inicialt föreslås kriterierna enbart gälla biodrivmedel samt flytande biobränslen när de används för el- och värmeproduktion. Sådana biobränslen som inte uppfyller hållbarhetskriterierna får inte räknas in i uppfyllandet av målet. De är dessutom inte berättigade till någon form av finansiellt stöd. Syftet är att säkerställa att de biodrivmedel och flytande biobränslen som uppfyller kriterierna ger betydande minskning av växthusgasutsläpp samt att produktionen inte föröder värdefull biodiversitet. Exempelvis föreslås att enbart biodrivmedel som genererar minst 35 procent mindre växthusgaser i hela livscykelkedjan (jämfört med bensin och dieselolja) ska accepteras.

Principen för beräkning för uppfyllande av det övergripande målet för andel förnybar energi till 2020 beskrivs av kvoten:

Användning av förnybar energi i Sverige

Användning av energi i Sverige

I täljaren i kvoten ingår slutlig användning av förnybar energi, dock medräknas förnybar elproduktion i stället för användningen av el samt förnybar fjärrvärme- och fjärrkylproduktion i stället för användningen av fjärrvärme- och fjärrkyla. Biodrivmedel eller andra flytande biobränslen som inte uppfyller fastlagda hållbarhetskriterier ingår inte i täljaren.

I nämnaren i kvoten ingår slutligt användning av energi, användning av el och värme för el- och värmeproduktion samt överföringsförluster i elnätet och i fjärrvärmenätet.

Det svenska målet för att öka andelen förnybar energi till 50 procent 2020 kan nås genom en ökad användning av förnybar energi i täljaren samt genom minskad användning av energi i nämnaren. Om användningen av förnybar energi i täljaren minskar procentuellt lika mycket som användning av energi i nämnaren, innebär det dock att andelen förnybar energi fortfarande blir konstant.

Om energieffektiviseringen leder till att enbart användningen av icke-förnybar energi minskar, ökar andelen förnybar energi. Om effektiviseringen däremot leder till att enbart användningen av förnybar energi minskar, minskar andelen förnybar energi.

Energimyndigheten har i olika prognoser redovisat att Sverige har goda förutsättningar att nå målet för andel förnybar energi men att en förstärkning av befintliga styrmedel är nödvändig.

4.1.3 Mål för effektivare energianvändning

Riksdagen har antagit ett mål om 20 procent effektivare energianvändning till år 2020 i enlighet med regeringens energiproposition (se prop. 2008/09:163, s. 39). Målet uttrycks som ett sektorsövergripande mål om minskad energiintensitet om 20 procent mellan år 2008 och 2020, dvs. den tillförda energin per BNP-enhet i fasta priser bör minska med 20 procent. Regeringen gör bedömningen i energipropositionen att energieffektivisering bör bedömas utifrån ett systemperspektiv, vilket innebär att effektiviseringen i sig inte uppfattas som det egentliga målet. I stället är det den nytta som uppnås i form av mindre resursförbrukning, mindre miljöpåverkande utsläpp och på sikt lägre kostnader som ska ses som det egentliga syftet med energieffektiviseringen.

4.2 Bestämmelser om koldioxidskatt och energiskatt på bränslen

4.2.1 Gemenskapsrättsliga regler

Energiskattedirektivet

Energiskattedirektivet⁹ lägger fast ramen för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. I denna lagrådsremiss behandlas i huvudsak bränslebeskattningen.

De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet svarar för den helt övervägande delen av den totala bränsleförbrukningen inom EU. Det rör sig om alla drivmedel, såväl fossila som sådana som har framställts av biomassa. I fråga om uppvärmningsbränslen omfattar energiskattedirektivet till en början en rad uppräknade bränslen. Det är främst fossila bränslen, men även vissa biobränslen – som vegetabiliska och animaliska oljor och fetter samt biogas. Utöver dessa uppräknade bränslen, ska även andra kolväten (dock inte torv) beskattas.

I följande tabell finns det en förteckning över de bränslen som omfattas av energiskattedirektivet. Direktivet definierar flertalet bränslen genom aktuellt statistiknummer i EU:s tulltaxa, den s.k. kombinerade nomenklaturen (KN-nr), utan att ange några benämningar. Det finns därför anledning att närmare beskriva vilka huvudsakliga produkter som avses.

⁹ 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).

Tabell 4.1 Bränslen som omfattas av energiskattedirektivet

	Produkter enligt KN-nr	Huvudsaklig omfattning	Exempel
1	1507–1518	Vegetabiliska och animaliska oljor och fetter	Rapsolja, palmolja
2	2701, 2702, 2704–2715	Stenkol, brunkol, koks, kolgas (koksugns gas m.m.), råolja, bensin, dieselolja, eldningsolja, gasol, naturgas, biogas, bitumen, oljeskiffrar	
3	2901 och 2902	Acykliska och cykliska kolväten	Toluen Xylen
4	2905 11 00, som inte är av syntetiskt ursprung	Metanol	
5	3403	Beredda smörjmedel	Rostskyddsolja Skärolja
6	3811	Antiknackmedel	
7	3817	Alkylbensen och alkylnaftalen	
8	3824 90 99	Diverse kemiska produkter inbegripet sådana som består av blandningar av naturprodukter	FAME och E85 (en blandning som innehåller 85 procent etanol och resten bensin m.m.)
9		Övriga bränslen som används som drivmedel	Etanol
10		Övriga kolväten, dock inte torv, som används som bränsle för uppvärmning	

Medlemsstaterna får även beskatta bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet. Beskattningen av sådana bränslen har således inga gemenskapsrättsliga skatteregler som lägger ramen för beskattningen. Däremot bör noteras att all nationell beskattning, oavsett om det finns bestämmelser om skatterna i ett EU-direktiv eller inte, måste vara utformad så att den inte kommer i konflikt med EU:s statsstödsregler (se vidare nedan om EU:s statsstödsregler samt, i fråga om bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet, även avsnitt 7.1.3).

De bränslen som är aktuella för beskattning är främst fasta biobränslen, som ved, flis pellets och torv samt hushållsavfall och olika restprodukter från industriproduktion. I Sverige och ett fåtal andra medlemsstater i norra Europa svarar dessa bränslen för en betydande och ökande andel av bränsleförbrukningen, medan de i stora delar av övriga EU ännu endast står för en mycket liten andel.

Huvudregeln för bränslen som omfattas av energiskattedirektivet är att medlemsstaterna ska ta ut en skatt, som minst uppgår till de minimiskattenivåer som enligt direktivet gäller för olika bränslen. I förhållande till energiskattedirektivet är de svenska koldioxid- och energiskatterna delar av den punktskatt som måste tas ut för att uppfylla direktivets minimiskattenivåer.

Minimiskattenivåer finns för de fossila drivmedlen bensin, dieselolja, gasol och naturgas samt för de fossila uppvärmningsbränslena eldningsolja, gasol, naturgas och kol. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattenivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle. Medlemsstaten ska beskatta dessa övriga bränslen i nivå med den nationella skatt som gäller för det likvärdiga bränsle, som har en minimiskattenivå i direktivet.

Utgångspunkten enligt energiskattedirektivet är nu att en och samma skattenivå, som minst uppfyller minimiskattenivåerna, ska tas ut för all förbrukning av ett bränsle som drivmedel respektive som för uppvärmning. Avsteg från denna princip måste vara tillåtet enligt direktivet. Det finns i direktivet en rad olika möjligheter, och i vissa fall skyldigheter, för medlemsstaterna att ge skattelättnader. Sverige har i varierande utsträckning utnyttjat dessa möjligheter. Som exempel kan nämnas lägre skattenivåer, dock över minimiskattenivåerna, för bränsleförbrukning i vissa sektorer av näringslivet samt skattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel samt för biogas och för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. som uppvärmningsbränsle.

Gemenskapsrätten innehåller också bestämmelser om förfarandet vid själva skattläggningen av de bränslen som omfattas av energiskattedirektivet. Vissa av dessa bestämmelser finns i energiskattedirektivet, men huvuddelen av förfarandereglerna följer av det s.k. punktskattedirektivet¹⁰, som fr.o.m. den 1 januari 2010 ersätter cirkulationsdirektivet¹¹.

EU:s statsstödsregler

EG-fördraget innehåller vissa gemensamma konkurrensregler som är tillämpliga på företag och som syftar till att skydda den gemensamma marknaden, så att konkurrensen på den inte snedvrids. En viktig del av dessa konkurrensregler är bestämmelserna om statsstöd, som finns i artiklarna 87-89 i EG-fördraget. Utgångspunkten för dessa regler är ett generellt förbud mot statsstöd, av vilket slag det än är, som påverkar handeln mellan medlemsstaterna och som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion.

Statsstöd kan emellertid tillåtas under vissa förutsättningar, som t.ex. främjande av miljöskydd. Kommissionen ska kontrollera att statsstöd som medlemsstaterna ger företagen inte snedvrider konkurrensen. Kontrollen sker genom ett krav på förhandsanmälan och kommissionen måste godkänna stödet innan det kan träda i kraft. Om ett stöd införts utan kommissionens godkännande och om det inte kan godkännas i efterhand, ska stödet krävas tillbaka från stödmottagaren.

¹⁰ Rådets direktiv 2008/118/EG av den 16 december 2008 om allmänna regler för punktskatt och om upphävande av direktiv 92/12/EEG (EUT L 9, 14.1.2009 s. 12, Celex 32008L0118).

¹¹ Rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (EGT L 76, 23.3.1992, s. 1, Celex 31992L0012).

Ett av EU:s mål är att stärka skyddet för miljön, vilket bl.a. ska ske genom att företagen inom EU ska stå för de kostnader som olika föroreningar ger upphov till. Detta kan ske genom att medlemsstaterna inför olika marknadsbaserade styrmedel som t.ex. miljörelaterade skatter eller system för handel med utsläppsätter. Som en del i att uppnå miljömålen presenterade kommissionen under 2008 riktlinjer för statsstöd på detta område, de s.k. miljöskyddsriktlinjerna¹². Riktlinjerna utgjorde en del av det klimatpaket som Europeiska rådet beslutade om i mars 2007 och ersatte äldre riktlinjer på området. Grundförutsättningen för att statsstöd till skydd för miljön ska kunna ges är att stödet har en stimulans effekt, är nödvändigt för att åtgärden ska komma till stånd och är proportionellt. Dessutom måste de positiva effekterna av stödet vara större än dess negativa påverkan på konkurrensen. Undantag och nedsättningar från miljörelaterade skatter behandlas i en särskild avdelning av riktlinjerna.

Både koldioxidskatten och energiskatten är att anse som miljörelaterade skatter. Nedsättning av eller befrielse från skatterna är i flertalet fall utformade så att vissa företag gynnas och konkurrensen på den gemensamma marknaden riskerar att snedvridas. Åtgärderna utgör därför definitionsmässigt statsstöd. Mer undantagsvis kan dock skattereglerna utformas på ett sådant sätt att de anses följa skattesystemets art och funktion. I dessa fall innebär åtgärderna inte statsstöd och är förenliga med EG-fördraget.

För bränslen som omfattas av energiskattedirektivet gör de nya miljöskyddsriktlinjerna det möjligt för medlemsstaterna att ge skattenedsättningar i den utsträckning som direktivet tillåter, så länge företagen i vart fall betalar en skatt som minst motsvarar den minimiskattenivå som ställts upp i direktivet. Respekteras minimiskattenivån anses kraven på proportionalitet och nödvändighet vara uppfyllda. I dessa fall är vidare kommissionens allmänna gruppundantagsförordning tillämplig. Detta innebär att någon skyldighet att i förväg anmäla åtgärderna till kommissionen för statsstödsgranskning inte finns. Vissa regler om informationskyldighet och årlig rapportering av stödordningarna finns dock.

Miljöskyddsriktlinjerna reglerar även de fall skattenedsättningen avser en skatt på bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet eller om skatten på bränslen inom energiskattedirektivet understiger minimiskattenivåerna enligt detta direktiv. I sådana fall måste medlemsstaten visa att nedsättningen är nödvändig och proportionell för att den ska godkännas. Miljöskyddsriktlinjerna innehåller detaljerade bestämmelser för hur denna prövning ska gå till. Generellt kan sägas att det bedöms vara svårt att få en skattenedsättning ner till noll godkänd enligt de nya riktlinjerna.

4.2.2 Dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige

I figur 4.1 presenteras en översiktlig beskrivning av hur dagens koldioxid- och energiskatter är utformade i Sverige. Reglerna för beskatt-

¹² Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd (EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401(03)).

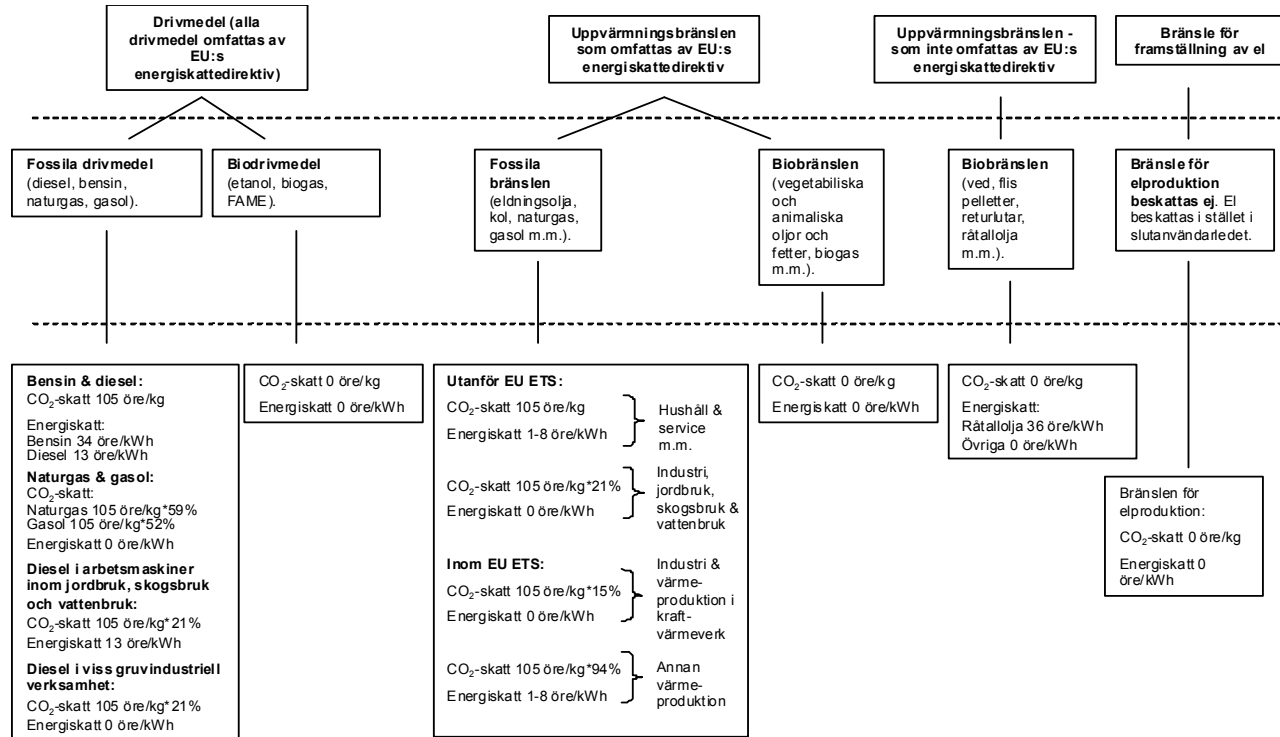
ningen finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Figuren visar de centrala principerna för uttag av dessa skatter och fångar merparten av energianvändning och koldioxidutsläpp i Sverige. Det bör dock betonas att det finns en rad undantag och specialfall som saknas i figuren. Som exempel kan nämnas att bränslen som används inom sjöfart och luftfart i allt väsentligt inte beskattas. Vidare beskattas bränslen när de används som drivmedel eller som uppvärmningsbränsle. Skatt tas däremot inte ut vid användning av t.ex. kol i masugnar och andra metallurgiska processer inom järn- och stålindustrin för att åstadkomma kemiska eller fysikaliska förändringar.

Som kan utläsas i figuren beskattas koldioxid med i huvudsak två nivåer. Den generella, i bland kallad normalskattenivån, är 105 öre per kilogram. Den andra koldioxidskattnivån är nedsatt till 21 procent av normalskattenivån för industri som är utanför EU:s handelssystem för utsläppsrätter (EU ETS) och till 15 procent för industri inom EU ETS.

Vidare framgår det att energiskatten varierar mellan bränslen och sektorer. Energiskatt tas alltså i dag inte ut proportionellt efter energiinnehåll. Det bör dock noteras att energiskatten är noll för industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk och att vare sig energiskatt eller koldioxidskatt tas ut för flertalet biobränslen.

Utöver koldioxidskatt och energiskatt tas i Sverige också ut svavelskatt på bränslen. Denna skatt omfattas inte av reglerna i energiskattedirektivet och behandlas inte närmare i denna lagrådsremiss.

Figur 4.1 Översiktlig beskrivning av dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige



5 Principer för utformningen av effektiva skatter på klimat- och energiområdet

5.1 Allmänna utgångspunkter

Miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel är centrala för att målen på klimat- och energiområdet ska kunna nås. Väl avvägda ekonomiska styrmedel syftar till att uppnå målen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. De ska i princip avspegla s.k. externa effekter så att hushållen och företagen beaktar miljöeffekter i adekvat utsträckning.

En viktig utgångspunkt för miljöpolitiska styrmedel är att de, i möjligaste mån, ska utformas så att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. De ska i största möjliga utsträckning vara kostnadseffektiva, teknikneutrala och administrativt enkla. Styrmedlen bör utformas med hänsyn till medborgarnas förutsättningar, vilket innebär att fördelnings- och övergångseffekter inte ska bli oskäligen. Om justeringen av miljöskatter leder till betydande fördelningseffekter är det generellt sett bättre att hantera fördelningsproblematiken med andra åtgärder än att avstå från att justera miljöskatterna. Genom höjda miljöskatter kan det dock skapas ett offentligtfinansiellt utrymme att sänka andra skatter. En sådan förändring kan mildra negativa fördelningseffekter. Utgångspunkten är att ett hushåll eller ett företag som belastar miljön förhållandevis mycket också betalar förhållandevis mycket i miljöskatter.

För att uppnå mål inom klimat- och energipolitiken har överlåtelsebara utsläppsrätter samt koldioxidskatt och energiskatt en framträdande roll, eftersom de har goda förutsättningar att vara verkningfulla och kostnadseffektiva. Under förutsättning att utsläppsrätterna auktioneras ut i stället för att tilldelas gratis bidrar ett system med utsläppsrätter till att uppfylla principen om att förorenaren betalar. Motsvarande gäller för koldioxidskatten.

Ytterligare samordning mellan koldioxidskatten och EU:s system för handel med utsläppsrätter kan leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet. I syfte att göra det enklare att genomföra träffsäkra och kostnadseffektiva styrmedelsförändringar bör också vissa strukturella förändringar göras av skattesystemet. Genom detta åstadkoms också en tydligare koppling mellan mål och medel.

Det är angeläget att förändringar av beskattningen sker varsamt och stegvis. Härigenom säkerställs att övergångseffekterna blir rimliga för berörda hushåll och företag. Här föreslagna skattehöjningar på energi- och miljöområdena för företag bör balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen så att den sammanlagda skatten för företagen inte ökar. På samma sätt bör här föreslagna skattehöjningar för hushåll balanseras av skattesänkningar.

Klimatfrågan är global och behovet av internationell samordning inom klimatområdet är mycket stort. Det finns annars risk för att de åtgärder som enskilda länder eller grupper av länder vidtar får begränsad effekt genom så kallat koldioxidläckage. *Koldioxidläckage* uppstår när utsläppen flyttar till länder som inte är bundna av utsläppsreduktioner genom internationella åtaganden. Om exempelvis endast vissa länder vidtar åtgärder för att minska användningen av fossila bränslen kan

världsmarknadspriset på bensen, olja m.m. sjunka. De lägre priserna stimulerar användningen i andra länder. Ett annat exempel är att produktionen i länder med utsläppsbegränsningar kan flytta till länder utan begränsningar. Utsläppen reduceras i sådana fall inte på global nivå. Risken för koldioxidläckage är avhängig hur ett framtida globalt klimatavtal efter 2012 ser ut.

5.1.1 Skatt jämfört med subvention

För att åstadkomma en samhällsekonomiskt effektiv klimat- och energipolitik är oftast generella ekonomiska styrmedel att föredra framför riktade styrmedel i form av subventioner. En fördel med generella ekonomiska styrmedel är att dessa är teknikneutrala och inte kräver detaljkunskaper för att kostnadseffektivitet ska kunna nås. Vid beskattning kommer varje aktör att jämföra kostnaden för att exempelvis släppa ut en enhet koldioxid med kostnaden att minska motsvarande mängd utsläpp. På så vis genomför de olika aktörerna åtgärder med kostnader som är lägre än skattekostnaden på marginalen. I hela ekonomin genomförs därmed åtgärder till lägsta möjliga kostnad.

En skillnad mellan skatter och subventioner på miljöområdet är att medan en skatt via kostnadsökningar för t.ex. företagen stimulerar till minskad miljöpåverkan, kan en subvention i vissa fall leda till ökad lönsamhet för företagen på ett sådant sätt att de totala miljöeffekterna faktiskt ökar. Tillfälliga investeringsstöd kan dock, om de är utformade som en engångssubvention av fasta kostnader, minska dessa risker. Å andra sidan visar erfarenheter att investeringsstöd har höga administrativa kostnader, jämfört med styrning via skatteuttag.

Om skatter används som styrmedel innebär det i flertalet fall att behovet av att betala ut stöd för att bidra till att uppnå målen minskar, vilket bedöms leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet. Vid subvention uppfylls dessutom inte principen om att förenaren ska betala för sin miljöpåverkan.

Subventioner kan dock vara samhällsekonomiskt motiverade när positiva externa effekter förekommer. Exempel på en positiv extern effekt är när samhället har att vinna på att fler företag investerar och detta innebär att samhället i stort kan dra nytta av de lärdomar som görs vid användning av exempelvis en ny teknologi.

5.1.2 Teknikutveckling för att minska utsläppen av växthusgaser

Teknikutveckling kan vara resurskrävande för enskilda företag. Att teknikutveckling är resurskrävande motiverar allmänt sett inte statliga subventioner. Däremot kan, som nämnts ovan, förekomsten av en positiv extern effekt motivera subventioner. Ett exempel är att vissa tekniker inte kommer till stånd via privata investeringar om andra än investeraren får en betydande del av avkastningen, dvs. får fördel av den positiva externa effekten utan att bära kostnaderna för att utveckla tekniken. Det kan vara fallet när de potentiella vinsterna av investeringar är svåra att skydda

genom patenträttigheter. Om denna positiva externa effekt är betydelsefull, innebär det att det investeras mindre i exempelvis miljörelaterade projekt än vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

Koldioxidskatt och utsläppshandelssystem stimulerar till teknikutveckling för reduktion av utsläpp av växthusgaser, eftersom utsläppen blir prissatta och leder till högre privatekonomiska kostnader. Ju högre dessa kostnader är desto större blir drivkrafterna till teknikutveckling.

Många bedömare anser dock att koldioxidskatt och utsläppshandel oftast inte i tillräcklig utsträckning kan stimulera teknikutveckling¹. Koldioxidskatt och utsläppshandel kan bidra till genomförande av åtgärder med hjälp av redan befintlig teknik, men dessa styrmedel kan inte isolerat stimulera fram ny teknik i den omfattning som kan krävas för att nå mer långtgående mål. Om nyttan av ny teknik är spridd över flera länder kan det krävas internationella avtal och samverkan över gränser för att stöd på tekniksidan ska bli effektiva. En väl avvägd samordning av tekniksatsningar bör beakta olika nationers komparativa fördelar².

Det blir en politisk avvägning av var och hur mycket statligt stöd som sammanlagt ska ges till teknikutveckling. Därutöver behöver det politiskt värderas hur mycket som ska satsas på teknikutveckling för att reducera växthusgaser och hur mycket som ska satsas på annan teknikutveckling. Vid tekniksatsningen bör dessutom stödet trappas ned allteftersom tekniken mognar och kostnadsnackdelarna för teknologin minskar.

Det ska även nämnas att om beslutsfattare signalerar att taket för utsläppshandeln skärps eller att koldioxidskatten höjs kan incitamenten för teknikutveckling stärkas. I sådana fall kan behovet av statligt stöd till teknikutveckling minska.

5.1.3 Kostnadseffektivitet i miljöpolitiken

Med kostnadseffektivitet i miljöpolitiken avses att ett miljömål nås till lägsta möjliga kostnad eller att största möjliga miljönytta ska nås för en given kostnad.

I analyser av kostnadseffektivitet värderas inte miljönyttan i kronor, utan endast i termer av kvantifierade miljöeffekter (t.ex. mätt som ton minskade utsläpp). Denna analys skiljer sig sålunda från samhällsekonomisk eller välfärdsekonomisk analys där miljönyttan i kronor ställs mot kostnader i kronor.

Olika åtgärder eller styrmedelsförslag kan – om information finns – rangordnas efter tilltagande samhällelig kostnad. Vid exempelvis införande eller förändring av styrmedel ska kostnader för administration, kontroll och uppföljning beaktas. Däremot utgör inbetalda skattebelopp i sig ingen reell kostnad på samhälls nivå. Inbetalda pengar byter endast

¹Stern Review, The Economics of Climate Change 2006. Vetenskapligt underlag för klimatpolitiken, Rapport från vetenskapliga rådet för klimatfrågor 2007. Alfsen, K. H. and Eskeland G.S., A broader palette, The role of technology in the climate policy, Report to the Expert Group for Environmental Studies 2007:1.

²Alfsen, K. H. and Eskeland, G.S., A broader palette, The role of technology in the climate policy, Report to the Expert Group for Environmental Studies 2007:1.

ägare och utgör, utöver eventuella administrativa kostnader, därmed inte en real resursförbrukning. Skatteuttaget får dock fördelningspolitiska och offentligfinansiella effekter som, utöver kravet på kostnadseffektivitet, bör beaktas.

5.2 Principer för uttag av koldioxidskatt

En grundläggande tanke och en förutsättning för att styrningen ska bli kostnadseffektiv är att styrmedlet riktar sig mot det grundproblem som ska åtgärdas. Eftersom utsläpp av koldioxid är grundproblemet, bör styrmedlet så direkt och träffsäkert som möjligt utformas så att utsläppen av koldioxid blir så dyrt att den externa effekten beaktas i adekvat utsträckning. Detta är huvudmotivet för en koldioxidskatt.

Koldioxidskatten ska betalas för utsläpp av fossil koldioxid. Den bör vidare vara neutral mellan olika fossila bränslen och i allt väsentligt heltäckande, så att varje kilogram koldioxid kostar lika mycket att släppa ut oberoende av bränsle och hur bränslet används. Avsteg från denna princip kan dock vara motiverade om koldioxidläckage uppstår. *Koldioxidläckage* uppstår när utsläppen flyttar till länder som inte är bundna av utsläppsreduktioner genom internationella åtaganden. Risken för koldioxidläckage är avhängig hur ett framtida globalt klimatavtal efter 2012 ser ut. Grovt sett kan bränsleförbrukning från hushålls- och servicesektorn inte flytta, medan bränsleförbrukning inom industrin riskerar att flytta på ett sådant sätt att koldioxidläckage uppstår.

Koldioxidskatten bör utgå från en generell nivå som ska bestämmas av beslutsfattarnas (riksdagens) värdering av minskade koldioxidutsläpp från de svenska hushålls- och servicesektorerna. Därutöver bör en lägre nivå som beaktar koldioxidläckage, bestämmas som avspeglar beslutsfattarnas värdering av minskade koldioxidutsläpp från industrin m.m. utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Genom att öka kostnaderna för koldioxidutsläpp kommer de aktörer som kan minska sina koldioxidutsläpp till förhållandevis låga kostnader att göra detta, så länge åtgärderna kostar mindre jämfört med att betala koldioxidskatt. På så vis genomför de olika aktörerna åtgärder med kostnader som är lägre än skattekostnaden på marginalen. I hela ekonomin genomförs sammantaget åtgärder till lägsta möjliga kostnad.

Om exempelvis en väl avvägd koldioxidskatt bidrar till sådan styrning att målet för minskade växthusgaser nås, finns det i princip inget samhällsekonomiskt motiv för ytterligare styrning bort från koldioxidutsläpp. Detta innebär att kompletterande styrmedel såsom exempelvis sänkt förmånsvärde på miljöbilar och trängselskatt för att nå klimatmål är omotiverade. Vissa styrmedel kan bidra till att uppfylla andra mål, men bör då motiveras av dessa och inte av klimatskäl. Exempelvis bör en trängselskatt primärt motiveras av att den bidrar till reducerad trängsel och inte med dess effekt på utsläppet av växthusgaser. Det är viktigt att åtgärder som ger upphov till flera effekter analyseras med samhällsekonomiska konsekvensanalyser.

Olika former av marknadsmisslyckanden (t.ex. informationsbrist) kan dock motivera kompletterande styrmedel utöver koldioxidskatt. De

kompletterande styrmedel som bäst hanterar det identifierade marknadsmisslyckandet bör i så fall användas.

Som framgått av figur 4.1 finns det i dag olika nedsättningar från den generella koldioxidskattenivån. För att utsläppsminskningar ska kunna nås på ett kostnadseffektivt sätt, är det i ett första skede angeläget att begränsa dessa nedsättningar. Sådana begränsningar medför ytterligare reduktion av koldioxidutsläpp inom sektorer eller områden med låga marginalkostnader. Därmed genomförs de billigaste åtgärderna först. Inriktningen bör således vara att nedsättningar slopas på lång sikt, dock med beaktande av koldioxidläckage som kan motivera avsteg från en enhetlig koldioxidskatt.

5.3 Fordonsskatt

Fordonsskatten tas årligen ut på personbilar, bussar, lastbilar m.m. Skatten varierar främst med fordonsslag, drivmedel, vikt samt koldioxidutsläpp per kilometer.

För transporter är en styrning mot lägre koldioxidutsläpp via koldioxidskatt allmänt sett att föredra framför en styrning via t.ex. fordonsskatten. Fordonsskatten träffar inte direkt koldioxidutsläppen, eftersom denna skatt är oberoende av körsträckan medan koldioxidskatten är proportionell mot koldioxidutsläppen, dvs. koldioxidskatten är träffsäkrare. Skatteuttaget bör i högre utsträckning bero på drivmedelsförbrukningen och i lägre utsträckning bero på fordonsskatten. Om koldioxidskatten sätts på en adekvat nivå – dvs. en nivå som medför att klimatmålen nås – finns inget samhällsekonomiskt motiv för ytterligare styrning. Emellertid kan incitament kopplat till fordonet komplettera koldioxidskatten och energiskatten:

- Om koldioxidskatten inte kan sättas på den adekvata nivån.
- Om koldioxidskatten är satt på en adekvat nivå, men konsumenten vid köpögonblicket har bristande information om den framtida totala bränslekostnaden när fordonet brukas.
- Om regleringar riktade mot bilindustrin som syftar till att begränsa de specifika koldioxidutsläppen (t.ex. att bindande utsläppskrav för biltillverkarna på i genomsnitt 130 gram koldioxid per kilometer för nya personbilar 2012) bedöms svåra att nå utan kompletterande styrning genom fordonsskatten.

5.4 Principer för samordning av koldioxidskatt och utsläppshandelssystem

Grundprincipen är att all fossil bränsleförbrukning som leder till utsläpp av koldioxid i atmosfären antingen bör påföras koldioxidskatt eller omfattas av ett utsläppshandelssystem.

Koldioxidskatten är det styrmedel som har störst potential att träffsäkert och kostnadseffektivt begränsa koldioxidutsläppen utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utsläpp av koldioxid från svenska anläggningar som ingår i handelssystemet regleras på EU-nivå och bör därför i princip inte bli föremål för tillkommande nationella ekonomiska

styrmedel avseende koldioxidutsläpp. Om ett slopande av koldioxidskatten för anläggningar inom handelssystemet medför konflikt med andra mål kan det finnas vissa skäl att behålla koldioxidskatten för sådana anläggningar. Det finns två mål som kan komma i konflikt med sloandet av koldioxidskatt, dels det nationella målet för 50 procent förnybar energi, dels regeringens prioritering att användningen av fossila bränslen för uppvärmning ska avvecklas till 2020 (se vidare 2009 års klimatproposition s. 12, prop. 2008/09:162, En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat). Emellertid bör det styrmedel som träffsäkert och kostnadseffektivt når andra mål användas.

Bränslen som används i vissa energiintensiva industriella processer är i dag befriade från såväl koldioxidskatt som energiskatt. I handelssystemet omfattas samtliga koldioxidutsläpp från anläggningar som ingår i systemet, dvs. även koldioxidutsläpp från skattebefriade industriella processer inom exempelvis glas-, keramik- och ståltillverkning. Anläggningar som underskrider vissa kapacitetsgränser omfattas dock inte av handelssystemet. De ändringar som 2013 ska genomföras av handelssystemet kommer bl.a. att medföra att medlemsstaterna i större utsträckning än i dag kan undanta mindre anläggningar från handelssystemet. Som villkor för denna utökade möjlighet gäller att motsvarande utsläppsminskningar uppnås för dessa anläggningar med andra styrmedel eller åtgärder.

Om fossil bränsleförbrukning från mindre anläggningar inte ingår i handelssystemet och samtidigt är befriade från koldioxidskatt omfattas utsläppen följaktligen inte av något ekonomiskt styrmedel. Detta strider mot den grundprincip som tidigare angetts i detta avsnitt.

Ett sätt att se till att företagen möter samma koldioxidpris inom och utanför handelssystemet kan vara att ta ut koldioxidskatt för bränsleförbrukning i de mindre anläggningar som inte omfattas av handelssystemet. Om företagen möter samma koldioxidpris kan det leda till kostnadseffektivitet. Det kan dock vara svårt att sätta koldioxidskatten till en nivå som exakt motsvarar koldioxidpriset inom handelssystemet. En möjlighet för att uppnå samma pris kunde därför vara att företagen ges möjlighet att få befrielse från koldioxidskatten om de köper en utsläppsrätt motsvarande samma mängd utsläpp som omfattas av skatten. Motsvarande möjlighet till skattebefrielse borde då ges till inköp av kvotenheter under Kyotoprotokollet. I sådana fall kopplas det nationella koldioxidskattesystemet till det internationella systemet för flexibla mekanismer under Kyotoprotokollet, se avsnitt 4.1.1. Så länge koldioxidskatten är högre eller lika med priset på utsläppsrätten eller kvotenheten har företagen incitament att nyttja en sådan möjlighet, vilket alltså kan leda till kostnadseffektivitet.

5.5 Principer för uttag av energiskatt

Energiskatten har historiskt sett varit fiskal men har gradvis fått en allt mer resursstyrande karaktär. Vid fiskal beskattning bör en skattebas som är robust, dvs. inte flyttar, beskattas högre än en skattebas som är lätttröglig. Syftet är att maximera statens intäkter till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Det är önskvärt att energiskatten får en i allt högre grad resursstyrande karaktär för att målen för andel förnybar energi och effektivare energianvändning ska kunna nås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Om energiskatten ska främja målet för effektivare energianvändning bör energiskatten i princip tas ut på all energi på ett likformigt sätt. Om energiskatten ska främja målet för andel förnybara bränslen bör skatten enbart tas ut på icke-förnybar energi. Eftersom det finns mål för både effektivare energianvändning och andel förnybar energi bör alltså:

- Energiskatten vara proportionell efter energiinnehåll och tas ut för alla bränslen med anledning av att målet för effektivare energianvändning mäts i termer av energiinnehåll.
- Energiskatten vara högre, men fortfarande proportionell efter energiinnehåll, för de fossila bränslena med anledning av målet för andelen förnybar energi (som också mäts i termer av energiinnehåll).

Om energiskatten kan sättas på en sådan nivå att mål om effektivare energianvändning och andel förnybar energi nås, finns det i princip inget samhällsekonomiskt motiv för ytterligare styrning. Det bör noteras att koldioxidskatten också styr mot målen för effektivare energianvändning och andelen förnybar energi.

5.6 Schematisk beskrivning av principer för koldioxidskatt och energiskatt

Syftet med de förändringar i koldioxidskatten och energiskatten som närmare presenteras i avsnitt 6 och 7 är att främja att målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning nås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Genom att de olika skatternas roller tydliggörs skapas ett överskådligt och begripligt skattesystem. Detta kan utgöra en stabil grund för regeringen att arbeta vidare utifrån vid utformningen av de åtgärder som krävs för att Sverige ska uppfylla såväl sin del av EU:s klimat- och energipolitiska mål som nationella mål på detta område.

I tabell 5.1 nedan beskrivs schematiskt hur olika typer av förbrukning principiellt bör beskattas med koldioxidskatt respektive energiskatt, med utgångspunkt från målen om minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning.

Tabell 5.1 Principer för beskattning av bränslen

Typ av förbrukning	CO ₂ -skatt	Energiskatt för att främja målet för andel förnybar energi	Energiskatt för att främja målet för effektivare energi-användning	Förhöjd energiskatt p.g.a. trafikrelaterade externa kostnader
Drivmedel				
Fossila bränslen	>0	>0	>0	>0
Biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterier	0	0	>0	>0
Biobränslen som <u>inte</u> uppfyller hållbarhetskriterier	0	>0	>0	>0
Uppvärmning				
Fossila bränslen utanför EU ETS	>0	>0	>0	–
Fossila bränslen inom EU ETS	0	>0	>0	–
Biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterier	0	0	>0	–
Biobränslen som <u>inte</u> uppfyller hållbarhetskriterier	0	>0	>0	–

Det ska dock betonas att detta är principer som av olika skäl, vilka närmare beskrivs i avsnitt 6 och 7, inte alltid har resulterat i förslag i denna lagrådsremiss.

6 Koldioxidskatt

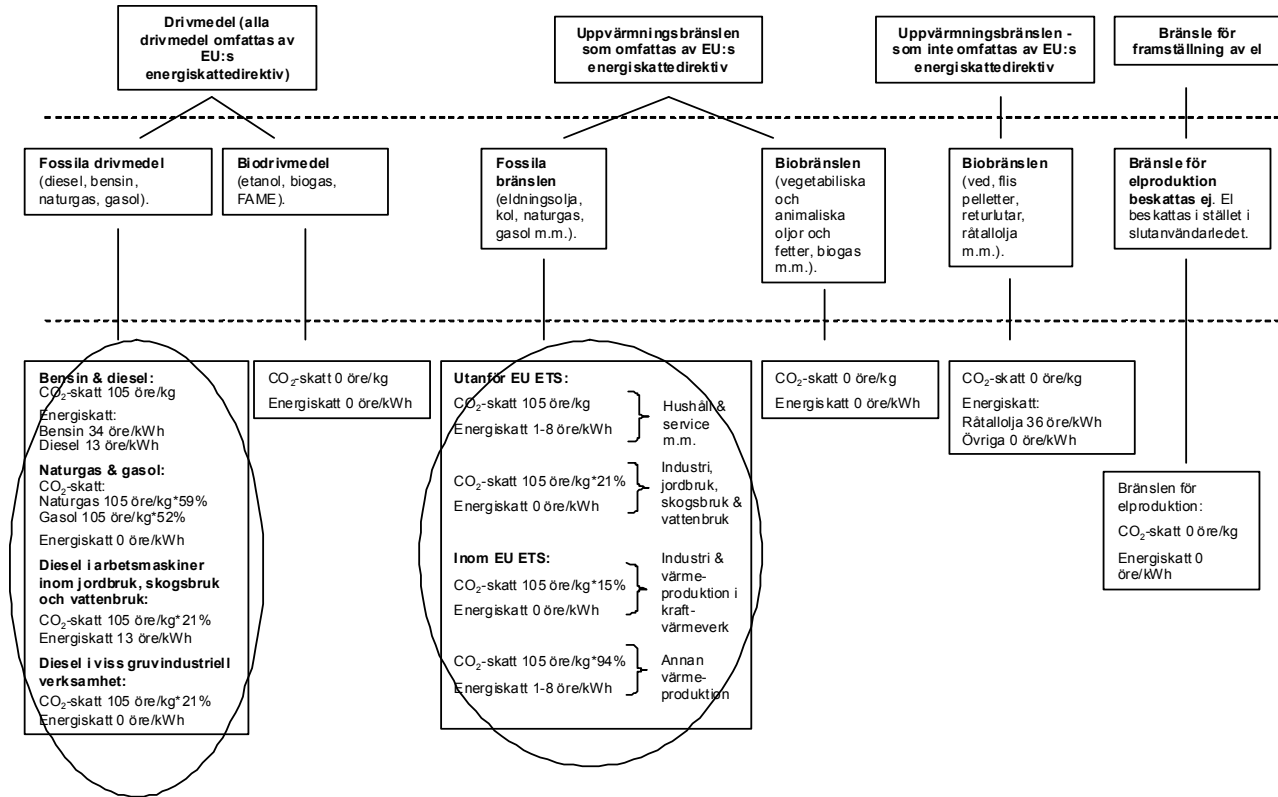
6.1 Inledning

I avsnitt 5 har vissa allmänna principer lagts fast för hur koldioxid- och energibeskattningen bör utformas för att främja målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energi-användning. Utifrån dessa principer behandlas i detta avsnitt närmare koldioxidskattens roll i det arbetet. De förslag som lämnas i detta avsnitt redovisas i figur 6.2 nedan. I figuren finns en översikt över ändringar av koldioxidskatten och energiskatten i förhållande till hur dagens skattesatser ser ut. Figur 6.1 redovisar dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige och är i princip densamma som figur 4.1, med skillnaden att det i figur 6.1 markeras var i skattesystemet som ändringar görs.

I figur 6.2 visas de föreslagna skattenivåerna och tidpunkterna för ikraftträdande. I denna figur framgår dock inte de ändringar som sker av samtliga skattesatser utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen, eller förslagen om att:

- Koldioxidskatten framöver bör anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter med 2 miljoner ton till 2020.
- Den s.k. 0,8-procentsregeln slopas.

Figur 6.1 Översiktlig beskrivning av dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige



Figur 6.2 Beskrivning av förslag om koldioxidskatt och energiskatt samt tidpunkt för ikraftträdande

Drivmedel			
Nuvarande	Förslag 2011	Förslag 2013	Förslag 2015
<p>Bensin & diesel: CO₂-skatt 105 öre/kg Energiskatt: Bensin 34 öre/kWh (3,08 kr/l) Diesel 13 öre/kWh (1,33 kr/l)</p> <p>Naturgas & gasol: CO₂-skatt: Naturgas 105 öre/kg*59% Gasol 105 öre/kg*52% Energiskatt 0 öre/kWh</p> <p>Diesel i arbetsmaskiner inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk: Återbetald CO₂-skatt 2,38 kr/l Energiskatt 13 öre/kWh</p> <p>Diesel i viss gruvindustriell verksamhet: CO₂-skatt 105 öre/kg*21% Energiskatt 0 öre/kWh</p>	<p>Bensin & diesel: CO₂-skatt 105 öre/kg Energiskatt: Bensin 34 öre/kWh (3,08 kr/l) Diesel 15 öre/kWh (1,53 kr/l)</p> <p>Naturgas & gasol: CO₂-skatt 105 öre/kg*70% Energiskatt 0 öre/kWh</p> <p>Diesel i arbetsmaskiner inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk: Återbetald CO₂-skatt 2,10 kr/l Energiskatt 15 öre/kWh</p> <p>Diesel i viss gruvindustriell verksamhet: CO₂-skatt 105 öre/kg*30% Energiskatt 2,4 öre/kWh</p>	<p>Bensin & diesel: CO₂-skatt 105 öre/kg Energiskatt: Bensin 34 öre/kWh (3,08 kr/l) Diesel 17 öre/kWh (1,73 kr/l)</p> <p>Naturgas & gasol: CO₂-skatt 105 öre/kg*80% Energiskatt 0 öre/kWh</p> <p>Diesel i arbetsmaskiner inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk: Återbetald CO₂-skatt 1,70 kr/l Energiskatt 17 öre/kWh</p> <p>Diesel i viss gruvindustriell verksamhet: CO₂-skatt 105 öre/kg*30% Energiskatt 2,4 öre/kWh</p>	<p>Bensin & diesel: CO₂-skatt 105 öre/kg Energiskatt: Bensin 34 öre/kWh (3,08 kr/l) Diesel 17 öre/kWh (1,73 kr/l)</p> <p>Naturgas & gasol: CO₂-skatt 105 öre/kg Energiskatt 0 öre/kWh</p> <p>Diesel i arbetsmaskiner inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk: Återbetald CO₂-skatt 0,90 kr/l Energiskatt 17 öre/kWh</p> <p>Diesel i viss gruvindustriell verksamhet: CO₂-skatt 105 öre/kg*60% Energiskatt 2,4 öre/kWh</p>
Uppvärmningsbränslen som omfattas av EU:s energiskattedirektiv			
Nuvarande	Förslag 2011	Förslag 2015	
<p>Utanför EU ETS:</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg } Hushåll & service m.m. Energiskatt 1-8 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*21% } Industri, jordbruk, skogsbruk & vattenbruk Energiskatt 0 öre/kWh }</p> <p>Inom EU ETS:</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*15% } Industri & värmeproduktion i kraftvärmeverk Energiskatt 0 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*94% } Annan värmeproduktion Energiskatt 1-8 öre/kWh }</p>	<p>Utanför EU ETS:</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg } Hushåll & service m.m. Energiskatt 8 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*30% } Industri, jordbruk, skogsbruk & vattenbruk Energiskatt 2,4 öre/kWh }</p> <p>Inom EU ETS:</p> <p>CO₂-skatt 0 öre/kg } Industri Energiskatt 2,4 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*7% } Värmeproduktion i kraftvärmeverk Energiskatt 2,4 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*94% } Annan värmeproduktion Energiskatt 8 öre/kWh }</p>	<p>Utanför EU ETS:</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg } Hushåll & service m.m. Energiskatt 8 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*60% } Industri, jordbruk, skogsbruk & vattenbruk Energiskatt 2,4 öre/kWh }</p> <p>Inom EU ETS:</p> <p>CO₂-skatt 0 öre/kg } Industri Energiskatt 2,4 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*7% } Värmeproduktion i kraftvärmeverk Energiskatt 2,4 öre/kWh }</p> <p>CO₂-skatt 105 öre/kg*94% } Annan värmeproduktion Energiskatt 8 öre/kWh }</p>	

6.2 Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten

Regeringens bedömning: Nivån på koldioxidskatten bör, utöver den årliga justeringen enligt konsumentprisindex, framöver anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter med två miljoner ton till 2020.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Bioenergiföreningen* och *Svenska Naturskyddsföreningen* delar uppfattningen att indexeringen av koldioxidskatten ska finnas kvar. *Svenska Bioenergiföreningen* menar dock att det är olyckligt att anpassa styrmedlen till en exakt utsläppsreduktion. Om utvecklingen blir mer positiv än förutsett skulle konsekvensen bli att koldioxidskatten ska sänkas. Även *Bil Sweden* och *Motorbranschens Riksförbund* delar uppfattningen att indexeringen av koldioxidskatten ska finnas kvar, men att ingen anpassning av nivån på koldioxidskatten därutöver behöver ske för att målen ska uppnås. *Skogsstyrelsen*, *Tillväxtverket* och *Sveriges Kommuner och Landsting* instämmer i att den närmare utformning av koldioxidskattens nivå övervägs efter hand. *Skogsstyrelsen* ställer sig dock tveksam till att det rådande konjunkturläget bör påverka koldioxidskattens nivå. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ifrågasätter en fortsatt koppling av nivån på koldioxidskatten till konsumentprisindex. Det räcker, enligt institutet, med att löpande anpassa skatten i en den omfattning och takt som krävs för att klimatmålet ska kunna nås till 2020.

Skälen för regeringens bedömning: Sverige och andra länder står inför stora utmaningar från den globala uppvärmningen. Koldioxidskatten är det ekonomiska styrmedel utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter som mest träffsäkert leder till utsläppsminskningar på ett kostnadseffektivt sätt. Regeringen anser därför att koldioxidskatten utanför handelssystemet även i fortsättningen ska vara det primära styrmedlet för att Sverige på ett samhällsekonomiskt kostnadseffektivt sätt ska uppfylla sin del av såväl åtagandena på internationell nivå och EU-nivå som nationella mål på området.

Koldioxid- och energiskatterna justeras i dag årligen med konsumentprisindex. Till skillnad från vad *Statens väg- och transportforskningsinstitut* anför anser regeringen att denna justering är nödvändig för att realvärdesäkra skatteuttaget. Regeringen instämmer därför i vad *Svenska Bioenergiföreningen*, *Svenska Naturskyddsföreningen*, *Bil Sweden* och *Motorbranschens Riksförbund* anför om att justeringen enligt konsumentprisindex ska behållas. Angående indexomräkningen, jfr vidare under avsnitt 7.4.

Utöver indexeringen anser regeringen att även anpassningar bör ske av koldioxidskattens nivå i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen, ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför den handlande sektorn med två miljoner ton till 2020 på ett verkningfullt och kostnadseffektivt sätt. Den närmare utformningen av koldioxidskattens nivå får dock,

såsom *Skogsstyrelsen*, *Tillväxtverket* och *Sveriges Kommuner och Landsting* anför övervägas efter hand. Regeringen delar därvid inte de farhågor som förts fram av *Svenska Bioenergiföreningen*. Viktiga aspekter att ta hänsyn till vid dessa överväganden är hur klimatarbetet fortskrider nationellt och internationellt samt hur världsmarknadspriset på olja utvecklas. *Skogsstyrelsen* anför att den är tveksam till att det rådande konjunkturläget bör påverka koldioxidskattenivån. Regeringen anser dock att det rådande konjunkturläget är ytterligare en viktig aspekt att ta hänsyn till vid bestämmandet av nivån.

6.3 Höjning av koldioxidskatten för 2010

Regeringens förslag: Den generella koldioxidskatten höjs fr.o.m. den 1 januari 2010 med 1 öre per kilogram koldioxid för att finansiera sloandet av den s.k. avfallsförbränningsskatten. Efter höjningen med 1 öre per kilogram koldioxid och den årliga justeringen enligt konsumentprisindex blir den generella koldioxidskatten 105 öre per kilogram koldioxid 2010.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2010.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet* anser att en höjning av koldioxidskatten är en lämplig åtgärd för att finansiera sloandet av avfallsförbränningsskatten samt finansieringen av programmet för energieffektivisering. *Bil Sweden* och *Motorbranschens riksförbund* anser att inkomsten från förslaget om höjd koldioxidskatt i stället borde användas som en del i en finansiering av t.ex. stimulanser för att skrota ut gamla bilar. *Svenskt Näringsliv* avstyrker av konkurrensskäl förslaget att höja koldioxidskatten, eftersom den svenska koldioxidskatten redan ligger på en internationellt sett hög nivå. Dessutom anser de att en höjning av koldioxidskatten i Sverige är en dyr och ineffektiv metod att reducera växthusgasutsläpp.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen aviserar i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, volym 1, s. 182) att energi- och koldioxidskatten på fossilt kol i visst hushållsavfall som förbränns (avfallsförbränningsskatten) bör slopas (jfr även s. 75 f. i prop. 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat). Regeringen avser att återkomma med ett förslag om detta under hösten.

Regeringen instämmer i vad *Statens energimyndighet* anför om att en höjning av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kilogram koldioxid är en lämplig åtgärd för att finansiera sloandet av avfallsförbränningsskatten. Höjningen säkerställer mer än väl att ambitionen i den svenska klimatpolitiken inte sänks som en följd av att avfallsförbränningsskatten slopas. Regeringen anser därmed, till skillnad från *Svenskt Näringsliv*, att höjningen är en effektiv åtgärd. Koldioxidskatten är, enligt regeringens uppfattning, det ekonomiska styrmedel utanför den handlande sektorn som mest träffsäkert leder till utsläppsminskningar på ett kostnadseffektivt sätt (jfr regeringens uttalanden på s. 63 i prop. 2008/09:163, En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi). Det

är angeläget att samtliga sektorer inom samhället ges ett ekonomiskt incitament att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen.

Höjningen av koldioxidskatten ingår även under 2010 som en del i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen har redogjort för i 2009 års energiproposition (se prop. 2008/09:163 s. 80 f.). Regeringen föreslår därför att höjningen träder i kraft den 1 januari 2010, även om avfallsförbränningsskatten, såsom aviseras i budgetpropositionen för 2010, avses slopas först den 1 oktober samma år.

För 2010 medför den årliga justeringen av skattesatserna enligt konsumentprisindex att koldioxid- och energiskattesatserna sänks i förhållande till de skattenivåer som gäller för 2009. Regeringen anser att indexomräkningen ska beaktas vid beräkningen av de skattesatser som för 2010 föreslås i denna lagrådsremiss. Justeringen innebär att koldioxidskatten sänks från 105 till ca 104 öre per kilogram koldioxid. I och med höjningen av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kilogram koldioxid blir koldioxidskatten ca 105 öre per kilogram koldioxid 2010. Uttryckt i volym- respektive viktenhet kommer således de nya koldioxidskattesatserna för de olika bränslena 2010, efter justering för förändring av konsumentprisindex, vara i paritet med 2009 års nivåer. Indexomräkningen av koldioxid- och energiskattesatserna behandlas vidare i avsnitt 7.4.

Förslaget innebär ändringar i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

6.4 Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen m.m. inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsätter

Regeringens förslag: Koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin utanför handelssystemet samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk höjs från dagens 21 procent till 60 procent av den generella koldioxidskattenivån 2015. Ett första steg, till 30 procent, tas redan 2011. Motsvarande höjningar görs även för dieselolja som förbrukas i viss gruvindustriell verksamhet.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2015.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En övervägande del av remissinstanserna tillstyrker regeringens förslag. *SveMin* och *Svenska Kalkföreningen (SKF)* avstyrker förslaget.

Konjunkturinstitutet, *Statens energimyndighet*, *Företagarna* och *Svenska Gasföreningen* anför att förslaget inte har konsekvensanalyserats i tillräcklig omfattning. Svenska Gasföreningen efterfrågar speciellt en

konsekvensanalys för företag som använder energigas. Statens energimyndighet framför att en förutsättning för förslaget är att utvecklingen fortlöpande följs upp så att oönskade effekter kan korrigeras. *Företagarna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Lantmännen Energi, LRF Gro, LRF Skogsägarna, Plast- & Kemiföretagen, SKF, Skogsindustrierna* och *SveMin* anför att förslaget medför ensidigt ökade kostnader som påverkar den internationella konkurrenskraften negativt och befarar ökad risk för koldioxidläckage. *Plast- & Kemiföretagen, SveMin* och *SKF* påtalar särskilt problemen för gruvindustrin som inte har möjlighet att övergå från dieseldrift till eldrift i en omfattning som motsvarar skattehöjningen. *Konjunkturinstitutet, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Sveriges Kommuner och Landsting, samt E.ON Sverige AB* anför att förslaget ökar incitamentet för industrin att välja bort fossila bränslen och är ett steg mot mer konkurrensneutral beskattning av aktörerna på värmemarknaden. *LRF, Lantmännen Energi, LRF Gro* och *LRF Skogsägarna* anför dessutom att en förutsättning för förslaget är att förnybara bränslen ges fortsatt skattefrihet. *Företagarna* och *Svenska Gasföreningen* framför vidare att skattehöjningen riskerar att slå hårt mot mindre företag med små marginaler och att arbetstillfällena hotas. *Företagarna, LRF, Lantmännen Energi, LRF Gro, LRF Skogsägarna* och *Svensk Gasförening* efterfrågar en längre övergångsperiod till förslagsvis 2017 och *Skogsindustrierna* förordar en stegvis höjning med början tidigast 2012. *Svenska Bioenergiföreningen* däremot, anser att höjningen ska gå snabbare än föreslaget och vill att det första steget tas redan 2010. Föreningen anser, i likhet med *Statens Jordbruksverk, LRF, Lantmännen Energi, LRF Gro, LRF Skogsägarna* och *Svenska trädbränsleföreningen* att en snar omställning på området är tekniskt och ekonomiskt möjlig. De anser vidare att en ökad efterfrågan av förnybar energi också kan gynna landsbygdsföretagande inom energisektorn.

Skälen för regeringens förslag: Nästan all energiintensiv industri omfattas av EU:s system för handel med utsläppsätter. Energikostnadernas andel av de totala kostnaderna för företag utanför handelssystemet är generellt låg, med undantag för framför allt växthusnäringen. Det innebär att en högre koldioxidskatt än i dag kan tas ut utanför handelssystemet, utan att det i någon större utsträckning medför att utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser flyttar på ett sådant sätt att de globala utsläppen inte minskar. Mot den bakgrunden anser regeringen att några av remissinstansernas farhågor kring konkurrensförsämringar gentemot utländska företag och koldioxidläckage är obefogade. Med anledning av vad *LRF, Lantmännen Energi, LRF Gro* och *LRF Skogsägarna* anför om att en förutsättning för förslaget är att förnybara bränslen ges fortsatt skattefrihet vill regeringen erinra om bedömningen i avsnitt 7.1.3.

I dag tas ingen energiskatt och en lägre koldioxidskatt än den generella nivån ut för bränslen som förbrukas för uppvärmning och drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet (fortsättningsvis industrin) utanför handelssystemet samt i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna. Denna lägre skattenivå uppgår till 21 procent av den generella koldioxidskattenivån, som för 2009 utgör 105 öre per kilogram koldioxid. Detta innebär en koldioxidbelastning om 22 öre per kilogram koldioxid för bränsleför-

brukning i de aktuella sektorerna. Samma skatt, dvs. noll energiskatt och 21 procent koldioxidskatt, tas ut för dieselolja som förbrukas vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar. I den mån värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar förekommer utanför EU:s system för handel med utsläppsätter, beskattas bränsle som används för detta ändamål på samma sätt (dvs. noll energiskatt och en 21-procentig koldioxidskatt vid en elverkningsgrad om 15 procent).

Regeringen instämmer i vad *Konjunkturinstitutet, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Sveriges Kommuner och Landsting* samt *E.ON Sverige AB* anför om att förslaget skapar ett ökat incitament för företag inom dessa sektorer att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen. Regeringen föreslår därför att den nuvarande koldioxidskattenivån ska höjas. Remissinstanserna har olika syn på vid vilka tidpunkter nivån ska höjas. Vid en samlad bedömning anser regeringen att som ett första steg ska en höjning från 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån genomföras den 1 januari 2011. Därefter höjs nivån till 60 procent den 1 januari 2015. Koldioxidskatten kommer efter dessa båda höjningar att för de aktuella förbrukarkategorierna motsvara drygt 60 öre per kilogram koldioxid i 2009 års skattesatser (60 procent av skattenivån på 105 öre per kilogram koldioxid). Vid en generell koldioxidskattehöjning blir skattekostnaden i stället 60 procent av den högre generella koldioxidskattenivån. Trots att *Plast- & Kemiföretagen, SveMin* och *SKF* anför att det inte är möjligt för gruvindustrin att övergå från dieseldrift till eldrift i en omfattning som motsvarar skattehöjningen anser regeringen att förslagen om ändrad beskattning påskyndar övergången till eldrift för delar av fordonsparken.

Genom åtgärderna bedöms användningen av fossila bränslen och därigenom utsläppen av koldioxid från de berörda verksamheterna minska, samtidigt som principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls. Även i fortsättningen anser därför regeringen att beskattningen av dieselolja som används i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet ska följa den som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin utanför handelssystemet.

Enligt Konjunkturinstitutet leder en höjning till 60 procent av den generella nivån enbart till försumbara effekter på BNP. Industrin utanför handelssystemet omfattar främst livsmedel-, kemi- och verkstadsindustri. Det är ofta många små företag (t.ex. 23 000 verkstadsföretag och 3 000 livsmedelsföretag). Endast cirka 4 500 av landets totala 55 000 industriföretag använder dock i dag fossila bränslen för uppvärmning (övriga använder el, fjärrvärme och biobränslen). Av landets totalt 70 000 jordbruksföretag använder mindre än 5 000 fossila bränslen för uppvärmning. Cirka 350 företag använder dieselolja för drift av speciella fordon som används för att utvinna mineral i gruvindustriell verksamhet. Fler och fler sådana fordon drivs av el i stället för med dieselolja.

Vissa remissinstanser anser att åtgärderna inte konsekvensanalyserats i tillräcklig omfattning. Regeringen anser dock att de analyser som genomförts i samband med förarbetet till 2009 års klimatproposition (se prop. 2008/09:162, s. 231–232) är tillräckliga.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1-2 och 3 §§ samt 9 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2015.

6.5 Ändrad definition av begreppet kraftvärmeproduktion

Regeringens förslag: Gränsen för att medge koldioxid- och energiskattelättnader för bränslen som förbrukas för framställning av värme i kraftvärmeproduktion sätts vid en elverkningsgrad om minst 15 procent. Den i dag successivt ökande koldioxidskattelättnaden, för kraftvärmeproduktion med en elverkningsgrad om minst 5 procent och mindre än 15 procent, slopas.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ett fåtal remissinstanser har yttrat sig angående denna fråga och av dem tillstyrker samtliga förslaget. *Svensk Energi* och *Svensk Fjärrvärme* tillstyrker under förutsättning att skatten på förbränning av avfall slopas.

Skälen för regeringens förslag: I samband med att koldioxidskatt och energiskatt infördes på fossilt kol i visst hushållsavfall (den s.k. avfallsförbränningskatten) genomfördes vissa förändringar av förutsättningarna för skattelättnader för bränslen som förbrukats för framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än sådan som sker i anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsätter (se prop. 2005/06:125 s. 53 ff.). I allt väsentligt är tillämpningsområdet för dessa regler avfallsförbränningsanläggningar, vars bränsleinsats är mer heterogen än andra bränslen. Reglerna innebär en successivt mindre koldioxidskatt för bränslen som förbrukas för framställning av värme genom kraftvärmeproduktion med en elverkningsgrad mellan 5 och 15 procent. Som anförs i avsnitt 6.3 aviserar regeringen i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, volym 1, s. 182) att energi- och koldioxidskatten på fossilt kol i visst hushållsavfall som förbränns (avfallsförbränningskatten) ska slopas samt att regeringen avser att återkomma med ett förslag om detta under hösten.

Följden av ändringen blir således att samma beskattning gäller för all värme som framställs vid kraftvärmeproduktion, i den mån sådan förekommer utanför handelssystemet. Genom förslag i denna lagrådsremiss utgör dessa skattelättnader från och med den 1 januari 2011 en koldioxidskatt om 30 procent av den generella koldioxidskattenivån och en energiskatt om 30 procent av den generella energiskattenivån, se avsnitt 6.4 respektive 7.1.4. I syfte att åstadkomma en önskvärd styrning mot högeffektiv kraftvärme föreslår regeringen att gränsen för när dessa skattelättnader ska ges sätts vid en elverkningsgrad vid kraftvärmeproduktion om minst 15 procent. Denna elverkningsgrad är också avgörande för om skattelättnader ges för bränslen som förbrukas i en kraftvärmeanläggning som omfattas av handelssystemet.

Förslaget föranleder ändringar i 1 kap. 10 § samt 6 a kap. 3 och 5 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

6.6 Nedsättning av koldioxidskatten för energiintensiva företag (0,8-procentsregeln)

Regeringens förslag: Begränsningsnivån i den s.k. 0,8-procentsregeln, som omfattar energiintensiva industriföretag samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter, fasas ut i två steg. Det första steget tas 2011 genom att begränsningsnivån höjs från 0,8 till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Därefter slopas regeln helt 2015.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2015.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens Jordbruksverk*, *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser* och *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* tillstyrker förslaget. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)*, *LRF Gro* och *LRF Skogsägarna* anser att förslaget inte ska genomföras.

Kommerskollegium anser att regeln bör avskaffas snabbare än förslaget om den generellt gynnar industriföretag i förhållande till företag inom servicesektorn eftersom de förutsättningar och begränsningar som följer av den allmänna gruppundantagsförordningen (EG 800/2008) för alla punkter som innefattar statsstöd ska följas. *Företagarna* efterlyser en mer genomgripande analys av effekterna av förslaget. De anger att flertalet av de företag som påverkas av denna förändring återfinns i växthusnäringen och befarar att denna bransch genom ökat skatteuttag får minskade möjligheter till energiomställning och energieffektivisering. Även *Statens Jordbruksverk* delar meningen att växthusnäringen påverkas men anser att de har goda möjligheter att gå över till energieffektivare belysning samt förnybar energi. *Statens Jordbruksverk* anser samtidigt att det inte kan uteslutas att viss nedläggning sker och en del produktion ersätts med import. *LRF* anser att förslaget riskerar att slå mot svensk produktion eftersom den svenska trädgårdssektorn redan i utgångsläget har en konkurrensnackdel jämfört med andra länder inom EU på grund av den relativt korta växtsäsongen. *LRF* ifrågasätter bedömningen i promemorian att risken för koldioxidläckage vid import från andra EU-länder bedöms bli försumbar då även andra länder har bindande åtaganden om att begränsa utsläpp av växthusgaser. *LRF* vill även uppmärksamma att förändringarna från och med 2009 i Sverige rörande elcertifikatavgifter har gett många trädgårdsföretag kännbart ökade kostnader. *Svenska Bioenergiföreningen* anser att det är rimligt att alla företag utanför den handlande sektorn minst betalar en kostnad för koldioxid som ligger i nivå med kostnaden i den handlande sektorn.

Bakgrunden till regeringens förslag: Utöver den generellt lägre skattenivån, i form av ingen energiskatt och 21 procent av den generella koldioxidskattenivån, som i dag gäller för uppvärmningsbränslen som förbrukas av energiintensiva industriföretag utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter samt i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter, kan dessa företag ges ytterligare nedsättning av koldioxidskatten genom den s.k. 0,8-procentsregeln. Den innebär att för företag där koldioxidskatten överstiger 0,8 procent av försäljningsvärdet (omsättningen) sätts det överskjutande beloppet ned till 24 procent av den skatt som annars skulle ha betalats. För berörda företag innebär det en koldioxidskattenivå på marginalen som motsvarar 5 öre per kilogram koldioxid 2009 (105 öre per kilogram koldioxid*0,21*0,24). Ungefär 20 industriföretag inom främst asfalt- och textilsektorerna ges i dag skattelättnader med sammanlagt högst 10 miljoner kronor per år med stöd av 0,8-procentsregeln. Inget av de industriföretag som i dag får skattenedsättning genom 0,8-procentsregeln omfattas av handelssystemet. Även drygt 600 växthusföretag ges skattelättnader med sammanlagt ca 20 miljoner kronor per år.

Före 2007 gavs ett 50-tal industriföretag en total nedsättning om cirka 180 miljoner kronor per år, vilket alltså kan jämföras med en nuvarande nedsättning om högst 10 miljoner kronor per år. Huvudförklaringen till denna minskning är att från den 1 januari 2007 utvidgades det skattefria området för fossila bränslen som används till andra ändamål än som motorbränsle eller för uppvärmning, bl.a. i masugnar och andra metallurgiska processer för att åstadkomma kemiska eller fysikaliska förändringar. Den 1 juli 2008 sänktes vidare koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i industrianläggningar inom handelssystemet från 21 procent till 15 procent av den generella koldioxidskattenivån. Även denna förändring har bidragit till att vissa ytterligare industriföretag inte längre omfattas av 0,8-procentsregeln.

Skälen för regeringens förslag: Det är angeläget att även företag som omfattas av 0,8-procentsregeln ges ett ekonomiskt incitament att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen. Växthusnäringen har, som påtalas av *LRF*, påförts ökande kostnader för elcertifikat i och med regelförändringar i maj 2009. Dessa ändringar utgör ett incitament att minska elförbrukningen men har ingen inverkan på utsläppen av växthusgaser från näringens förbrukning av fossila bränslen. Växthusnäringens energianvändning utgörs alltjämt i hög grad av fossila bränslen, även om fler och fler företag ställer om till biobränslebaserad uppvärmning. Regeringen instämmer i vad *Statens Jordbruksverk* anför om att växthusnäringen har goda möjligheter att gå över till energieffektivare belysning samt förnybar energi. Växthusnäringen består av cirka 900 små företag. Så mycket som cirka 70 procent av deras totala energiförbrukning utgörs av fossila bränslen. Jämförelsevis kan nämnas att motsvarande siffra för verkstadsindustrin är 20 procent. Förslaget kan innebära att inhemsk produktion i växthus ersätts av import. Risken för s.k. koldioxidläckage bedöms dock bli försumbar vid import från andra EU-länder, eftersom även dessa har bindande åtaganden om att begränsa utsläpp av växthusgaser. Om inhemsk produktion ersätts av import från länder som inte har sådana bindande åtaganden kan det dock finnas en viss risk för koldioxid-

läckage. Regeringen anser att omställningen ska ske på ett varsamt sätt för att begränsa uppkomsten av oönskade effekter. Ett slopande av 0,8-procentsregeln ska därför ske stegvis. I ett första steg höjs begränsningsnivån från 0,8 till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde från och med den 1 januari 2011. Därefter slopas bestämmelsen den 1 januari 2015. Vad *LRF* anför om nedsatt konkurrensmässighet och risk för koldioxidläckage föranleder inte annan bedömning.

Företagarna anser att åtgärderna inte konsekvensanalyserats i tillräcklig omfattning. Regeringen anser dock att de analyser som genomförts i samband med förarbetet till 2009 års klimatproposition (se prop. 2008/09:162, s. 232–233) är tillräckliga. Regeringen delar inte *Företagarnas* uppfattning att ett ökat skatteuttag kan få effekten att energiomställning och energieffektivisering bromsas upp till följd av minskat investeringsutrymme. Förslaget syftar snarare till att göra en sådan omställning lönsam. Genom åtgärden bedöms utsläppen av koldioxid från de berörda verksamheterna minska, samtidigt som regelverket förenklas och principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls.

Kommerskollegium tar upp frågan om statsstöd i förhållande till kommissionens allmänna gruppundantagsförordning. Som nämns i avsnitt 3 innefattar 0,8-procentsregeln statsstöd som täcks av förordningen. De krav som ställs i artikel 25 av förordningen är således uppfyllda (skattenedsättningarna har stöd i energiskattedirektivet¹ och de berörda företagen betalar åtminstone den minimiskattenivå för gemenskapen som lagts fast i detta direktiv).

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2015. Det första steget av förslaget föranleder ändringar i 9 kap. 9 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Det andra steget av förslaget föranleder dels ändringar i 7 kap. 1 §, 8 kap. 1 § samt 9 kap. 2 och 5 §§ och dels slopande av 1 kap. 8 § samt 9 kap. 9-9 b §§ samma lag.

Äldre bestämmelser ska fortfarande tillämpas för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär alltså att de berörda företag alljämt kan ansöka om nedsättning senast tre år efter utgången av det kalenderår som ansökan avser, dvs. för kalenderåret 2010 senast den 31 december 2013 och för kalenderåret 2014 senast den 31 december 2017.

¹ 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).

6.7 Sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner

Regeringens förslag: Nuvarande återbetalning av koldioxidskatten för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner med 2,38 kronor per liter sänks till 2,10 kronor 2011, 1,70 kronor 2013 och 90 öre 2015.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skogsstyrelsen* och *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser* tillstyrker förslaget. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)*, *Lantmännen Energi*, *LRF Gro*, *LRF Skogsägarna* och *Svenska trädbränsleföreningen* anser att förslaget inte bör genomföras.

Skogsindustrierna och *Svenska trädbränsleföreningen* menar att förslaget medför ökade kostnader för skogsbruket och därmed motverkar den gröna omställningen. De framhåller också att den svenska skogen används som råvara till skogsindustrin, en industrigren som finns med på kommissionens preliminära lista över ”Carbon Leakage sectors”. Att sänka återbetalningen till skogsbruket innebär därför att utsätta sektorn för effekter som indirekt leder till koldioxidläckage. Även *Statens Jordbruksverk*, *LRF* och *Lantmännen Energi* anför att förslaget kan medföra att konkurrenskraften för det svenska jordbruket försämras och framhåller risken för koldioxidläckage. *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser* anför att förslaget kommer innebära att viss näringsverksamhet påverkas negativt men anser att fördelarna med förslaget överväger nackdelarna eftersom det bidrar till en nödvändig omställning. *NNR* menar att diskussionen om växling av skatter missar att det uppstår en omfördelningseffekt och att detta kan äventyra konkurrenskraften för branscher utan reella alternativ. *LRF*, *Skogsindustrierna* och *Svenska trädbränsleföreningen* framför att förutsättningarna i dag är samma som när återbetalningssystemet för dieselskatt infördes 2005 i syfte att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft. Förslaget innebär att Sverige skulle få den högsta skatten inom EU på jordbruksdiesel från och med 2013 och den i särklass högsta från och med 2015. *LRF* framför vidare att ett framtida internationellt klimatavtal kan justera ovanstående bild men att utvecklingen i Tyskland snarast går åt motsatt håll och att Sveriges huvudkonkurrent Finland under våren beslutat om att öka återbäringen av energiskatter till jordbruket och trädgårdsnäringen. *LRF* föreslår att dagens återbetalningssystem bibehålls men kan överväga en justering som innebär att energiskatten betalas tillbaka till 100 procent och att en mindre del av koldioxidskatten återbetalas. *Statens Jordbruksverk* och *LRF* menar att lantbrukaren kan minska sin dieselförbrukning genom ecodriving och reducerad jordbearbetning men att en övergång till förnybara bränslen är möjlig först på längre sikt. De anser att styrkraften i regelförändringen därför är måttlig. Även *NNR* anser att promemorians resonemang är förenklat och inte kommer att leda till minskad dieselförbrukning. *Statens Jordbruksverk* ser en konflikt med miljömålet

giftfri miljö då minskad bearbetning kan föranleda ökad besprutning för ogräsbekämpning. Statens Jordbruksverk betonar även att förslaget ”slår” olika beroende på företagets produktionsinriktning. Växtodlingsgårdar och mjölkföretag får förhöjda kostnader medan nötköttsproduktionen inte påverkas i lika stor utsträckning. *Skogsstyrelsen* anser att förslaget är i linje med de principiella utgångspunkterna och skapar ett ökat incitament inom skogsbruket att kostnadseffektivisera och ställa om mot mindre förbrukning av fossila bränslen. Skogsstyrelsen ställer sig frågande till av vilken anledning återbetalningen överhuvudtaget bibehålls med 0,90 öre per liter dieselolja. *Statens energimyndighet* betonar att det är särskilt angeläget att noga följa och utvärdera skattehöjningarnas effekter i jord- och skogsbruk. *Svebio* anger att jord- och skogsbruket är den sektor som belastas hårdast av de skatteförändringar som föreslås i promemorian och anför vidare att jordbrukets möjligheter att snabbt åstadkomma en konvertering till biobränslen är sämre än för till exempel industrins pannor eller för uppvärmning av växthus och djurstallar. *Svebio* anser därför att det är mer logiskt att på kort sikt öka belastningen på uppvärmningsbränslen och senarelägga belastningen på dieselbränslen i jord- och skogsbruket.

Skälen för regeringens förslag: I dag sker en återbetalning av koldioxidskatten med 79 procent för dieselolja som förbrukas i jordbruks- och skogsbruksmaskiner. Denna skattelättnad motsvarar med 2009 års skattesatser 2,38 kronor per liter dieselolja.

Som *Skogsindustrierna* och *Svenska träbränsleföreningen* framhåller finns skogsindustrin med på kommissionens preliminära lista över ”Carbon Leakage sectors”. Kommissionens lista över sektorer som omfattas av koldioxidläckage berör dock anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. För dessa anläggningar föreslår regeringen slopad koldioxidskatt, se vidare avsnitt 6.8. Vid en samlad bedömning anser regeringen att risken för koldioxidläckage från skogsindustrin är obetydlig.

Regeringen instämmer i vad *Statens Jordbruksverk* anför om att förslaget kan innebära mer betydande skattehöjningar för den intensiva växtodlingen i södra Sverige, medan nötköttsproduktion påverkas minst bland de enskilda produktionsgrenarna. Exempelvis kan från 2015 ett växtodlingsföretag i Skåne med 200 hektar mark få ökade kostnader för koldioxidskatt med cirka 50 000 kronor per år och en genomsnittlig mjölkbonde med cirka 20 000 kronor per år. Beräkningen förutsätter dock att inga åtgärder genomförs för att begränsa användningen av dieselolja i arbetsmaskiner. De åtgärder som på kortare eller längre sikt kan genomföras är att justera skötselmetoder, modernisera maskinparken eller att ersätta dieselolja med biodrivmedel. Emellertid bedömer regeringen, i likhet med *Statens Jordbruksverk* och *LRF*, att bytesmöjligheten mellan fossila bränslen och biodrivmedel är måttlig på kort- och medellång sikt. För att stärka det svenska jordbrukets konkurrenskraft aviserar dock regeringen i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, volym 1, s. 185) att skatten på gödselmedel bör slopas. Dessutom föreslås i budgetpropositionen (s. 163 f.) nedsätta egenavgifter för enskilda näringsidkare vilket ytterligare bedöms gynna svenskt jordbruk.

I syfte att minska bränsleförbrukningen, och i synnerhet användningen av fossila bränslen, föreslår regeringen att den aktuella återbetalningen av koldioxidskatten successivt ska minska. Det första steget tas 2011 då återbetalningen uppgår till 2,10 kronor per liter. Därefter sänks återbetalningen till 1,70 kronor 2013 för att 2015 begränsas till 90 öre. Genom dessa åtgärder ges jordbrukets och skogsbrukets företag ett ökat incitament att genomföra olika åtgärder som påskyndar omställningen till minskade växthusgasutsläpp. Regeringen ser inte skäl att justera energiskatten och koldioxidskatten i enlighet med *LRF:s* förslag. För att behålla miljöstyrningen genom differentieringen i energiskatteuttaget anser regeringen att koldioxidskatten även fortsättningsvis ska återbetalas, dock alltså med de föreslagna lägre beloppen.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 § samt 9 kap. 7 och 8 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. En ny paragraf, 6 a kap 2 a §, införs. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

6.8 Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter

Regeringens förslag: Koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet sänks till 7 procent av den generella koldioxidskattenivån.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Regeringens bedömning: Nuvarande nivå om 94 procent koldioxidskatt för övriga värmeanläggningar inom handelssystemet bör inte ändras.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konjunkturinstitutet, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Statens energimyndighet, Svensk Energi* och *Företagarna* stödjer förslaget om att slopa koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Även *Jernkontoret, Skogsindustrierna, SveMin, Svensk Handel, Svenska Kalkföreningen* och *Svenskt Näringsliv* stödjer slopandet men anser att den tidigare aviserade sänkningen till motsvarande EU:s minimiskattenivå fr.o.m. den 1 januari 2010 ska genomföras. *Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme* och *E.ON Sverige AB* anser att det är ett löftesbrott att inte fullfölja utlovade skattesänkningar för de svenska kraftvärmeverken. Förslaget innebär att anläggningar på den öppna el- och värmemarknaden beskattas på ett icke konkurrensneutralt sätt. Höjda skatter eller uteblivna sänkningar skapar osäkerhet hos investerare i såväl energibranschen som i andra råvarurelaterade branscher. Även *Svenska Biogasföreningen, Svenska Gasföreningen* och *Tekniska verken* anser att den föreslagna

koldioxidskatten på 7 procent snedvrider konkurrensen med likvärdig produktion av kraft och värme inom industrin. *Svenska Bioenergiföreningen* anser att det i princip är riktigt att de anläggningar som ingår i EU ETS inte samtidigt ska belastas med koldioxidskatt, men påpekar samtidigt att en förutsättning för ett väl fungerande handelssystem är att utsläppen alltid medför en kostnad för företagen. Detta är enligt föreningen inte alltid fallet i nuläget.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Utsläpp av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet. Regeringen anser därför, i likhet med vad flertalet av remissinstanserna ansett, att dessa utsläpp i princip inte ska vara föremål för ytterligare nationella styrmedel avseende koldioxidutsläpp, som t.ex. en koldioxidskatt. En koldioxidskatt minskar inte de totala koldioxidutsläppen inom handelssystemet, utan påverkar endast var inom systemet som utsläppen sker. Frågan om effektiviteten i handelssystemets utformning regleras på EU-nivå och är föremål för fortsatta överväganden inom EU. Den fråga som *Svenska Bioenergiföreningen* berör om handelssystemet får därför behandlas i ett annat sammanhang.

Koldioxidbeskattningen av bränslen inom handelssystemet har i ett första steg sänkts från och med den 1 juli 2008 (se prop. 2007/08:21, bet. 2007/08:SkU 27, rskr. 2007/08:238). Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 (se prop. 2007/08:1, volym 1, s. 121 f.) aviserat att ett andra steg av skattesänkningar för anläggningar inom handelssystemet bör genomföras den 1 januari 2010. Detta andra steg skulle innebära att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet skulle tas ut med belopp som motsvarar cirka 7 procent av 2008 års koldioxidskattenivå, varigenom EU:s minimiskattenivåer skulle iakttas. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet skulle ges en motsvarande ökning av nedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med 2009 års skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar skulle motsvara 86 procent av 2008 års koldioxidskattenivå.

Trots att flera remissinstanser anser att det tidigare aviserade andra steget av skattesänkningarna bör genomföras den 1 januari 2010 anser regeringen att rådande ekonomiska läge motiverar att genomförandet skjuts fram till 2011. Medlen från denna åtgärd ingår under 2010 som en del i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen har redogjort för i den energipolitiska propositionen (prop. 2008/09:163 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi). 300 miljoner kronor avsätts för detta program i fem år och finansieras inom ramen för energibeskattningen.

Genom förslag i denna lagrådsremiss genomförs strukturella skatteförändringar av energiskatten för uppvärmningsbränslen den 1 januari 2011 (se avsnitt 7.1.4). I samband med dessa ändringar anser regeringen att anpassningar av skatteuttaget för bränslen inom handelssystemet ska göras till den nya skattestrukturen. Regeringen förslår därvid att koldioxidskatten helt slopas för bränslen som förbrukas i industri- anläggningar inom handelssystemet. EU:s minimiskattenivåer iakttas genom den samtidigt införda energiskatten på bränslen enligt EU:s

minimiskattenivå för lätt eldningsolja. De ändringar som genomförs den 1 januari 2011 medför i stort sett samma beloppsmässiga ändringar i skatteuttaget för de aktuella industriföretagen, som tidigare aviserade ändringar skulle ha inneburit 2010. Sammantaget medför förslaget skattesänkningar för industrianläggningar inom handelssystemet med 140 miljoner kronor.

Trots vad som framförts av *Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, E.ON Sverige AB, Svenska Biogasföreningen, Svenska Gasföreningen* och *Tekniska verken* anser regeringen att när det gäller beskattning av fossila bränslen för värmeproduktion i såväl kraftvärmeanläggningar som andra värmeanläggningar inom handelssystemet ska skattebelastningen ligga kvar på nuvarande nivå. En sänkt skatt skulle kunna leda till att användningen av fossila bränslen ökar och till att det blir svårare för Sverige att uppfylla sitt mål för andel förnybar energi till 2020. Koldioxidskatten slopas därför inte, utan sätts ned från 15 till 7 procent av den generella nivån. Denna nivå och införandet av en energiskatt innebär att det samlade skatteuttaget på eldningsolja i kraftvärmeanläggningar blir i princip detsamma 2011 som under 2009 och 2010. Skatten på naturgas ökar dock med motsvarande ca 0,8 öre per kWh jämfört med nuvarande nivå i kraftvärmeanläggningar.

De skäl som anförts för att behålla nuvarande skattebelastning för kraftvärmeanläggningar, är i minst lika hög grad gällande för övriga värmeanläggningar inom handelssystemet. Koldioxidskattenivån för förbrukning i dessa anläggningar bör därför även framledes vara 94 procent av den generella nivån. Liksom i dag bör energiskatten för dessa anläggningar tas ut på samma nivå som gäller för övrig förbrukning inom hushålls- och servicesektorn. Denna nivå kommer att uppgå till 8 öre per kWh i 2009 års skattenivå. Den i avsnitt 7.1.4 föreslagna energiskatteomläggningen medför att energiskatten höjs för kol, naturgas och gasol. Dessa bränslen används dock endast i marginell omfattning för värmeproduktion.

En stor del av den svenska energiintensiva industrin omfattas av handelssystemet. Cirka 100 företag omfattas inom stål-, glas-, cement-, massa- och pappersindustri. Även större förbränningsanläggningar inom flera industrisektorer omfattas, t.ex. kemi-, livsmedels- och verkstadsindustri samt gruvor. För exempelvis pappersindustrin innebär omläggningen att skattekostnaden sammantaget förväntas minska med 0,5 procent av förädlingsvärdet. Effekterna bedöms bli relativt små för kraftvärme- och värmeverk jämfört med dagens beskattning.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 och 2 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

6.9 Koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning

Regeringens förslag: Koldioxidskatten på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning höjs 2015 till den generella koldioxidskattenivån, som i dag motsvarar 105 öre per kilogram koldioxid. Höjningarna sker stegvis, genom höjningar till belopp som, i stället för dagens nivå om 59 procent för naturgas och 52 procent för gasol, motsvarar 70 procent 2011 och 80 procent 2013, allt uttryckt i andel av den generella koldioxidskattenivån.

Ändringar träder i kraft den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 samt den 1 januari 2015.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konjunkturinstitutet, Statens Jordbruksverk, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Sveriges Kommuner och Landsting samt Lantmännen Energi* stödjer förslaget om att koldioxidskatten på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning höjs till den generella skattenivån. *Svenska Bioenergiföreningen* och *Svenska Petroleum Institutet* anser att man även ska införa energiskatt på naturgas och gasol enligt samma princip som för oljebaserade bränslen för att få en stark stimulans för att ersätta naturgas med biogas. *Företagarförbundet, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Göteborg Energi AB, FordonsGas Sverige AB, Business Region Göteborg AB, Handelskammaren Mittsverige, Sydsvenska industri- och handelskammaren, E.ON Sverige AB* samt *EcoPar AB* anser att en höjning av koldioxidskatten på naturgas inom transportsektorn försvårar övergången till gas inklusive biogas till fordon. Naturgas erfordras för att utveckla infrastruktur och fordon i ett inledningskede. *Företagarförbundet* menar att förslaget kan få negativa konsekvenser för miljön och leda till ökade utgifter för små- och medelstora företag. *Svenska Biogasföreningen* och *Svenska Gasföreningen* har liknande synpunkter och anser att den strategi för ökad användning av biogas som ska utformas av Statens energimyndighet i samråd med Statens Jordbruksverk och Naturvårdsverket bör inväntas innan beslut tas om skatteförändringar som indirekt hämmar biogasens utveckling.

Bakgrunden till regeringens förslag: Energiskatt på naturgas infördes i Sverige 1985. Energiskatten kompletterades 1991 med koldioxidskatt. Fram till 1995 gjordes ingen differentiering av skatterna på naturgas mellan användning som drivmedel och som uppvärmningsbränsle. 1995 höjdes visserligen energiskatten för naturgas för drivmedelsförbrukning och under åren 1995–1999 beviljade regeringen skattelättnader för naturgas som drivmedel. Dessa skattelättnader skedde i syfte att stimulera introduktionen av naturgas för drivmedelsanvändning.

Den 1 januari 2000 genomfördes ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, som innebar att en och samma energiskattesats infördes för naturgas, oavsett användning som drivmedel eller för

uppvärmning (se prop. 1999/2000:9, SFS 1999:1324). I samband med höjningar av koldioxidskatten, som genomfördes den 1 januari 2001, justerades skattesatserna för naturgas för drivmedelsanvändning i syfte att säkerställa att skattebelastningen inom transportsektorn inte skulle öka på andra bränslen än dieselolja (se prop. 2000/01:1 s. 227, bet. 2000/01:FiU1, SFS 2000:1155). Sålunda sattes för naturgas för drivmedelsanvändning energiskatten till noll och koldioxidskatten till ett lägre belopp, än som följde av den gängse beräkningen utifrån naturgasens kolinnehåll. Motsvarande justeringar gjordes av beskattningen av gasol för drivmedelsanvändning.

Fossil naturgas och biogas används i Sverige i gasdrivna fordon, medan däremot gasol i praktiken förekommer sparsamt för sådant ändamål. Även om skattereglerna likställer all drivmedelsanvändning, dvs. såväl i motordrivna fordon som i luftfartyg och fartyg, får användningen av gasformiga bränslen i luftfartyg och fartyg anses vara försumbar. Gasol används dock i viss utsträckning i luftballonger.

Användningen av både naturgas och biogas för fordonsdrift ökar årligen. Prognoser för 2009 visar på en användning av 28 miljoner kubikmeter fossil naturgas och 41 miljoner kubikmeter biogas till fordonsdrift. Det är en ökning med 5 procent för naturgasens och med 21 procent för biogasens del, jämfört med 2008.

Skälen för regeringens förslag: Naturgas och gasol som används för uppvärmning och drift av stationära motorer beskattas i dag med den generella koldioxidskattesatsen, som i 2009 års skattenivå motsvarar 105 öre per kilogram koldioxid. Koldioxidskatten är det ekonomiska styrmedel utanför den handlande sektorn som mest träffsäkert leder till utsläppsminskningar på ett kostnadseffektivt sätt (jfr regeringens uttalanden i 2009 års klimatproposition, prop. 2008/09:162 s. 63). I syfte att minska utsläppen av växthusgaser, anser regeringen att koldioxidskatten ska tas ut på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning efter samma principer som gäller för andra fossila drivmedel. Regeringen föreslår därför, med stöd av flertalet remissinstanser, att skatten för naturgas och gasol för drivmedelsanvändning höjs till den generella koldioxidskattenivån. För 2009 motsvarar denna nivå 105 öre per kilogram koldioxid. En koldioxidskatt efter denna princip tas redan ut för naturgas och gasol som förbrukas som bränsle för uppvärmning och drift av stationära motorer. För att förslaget inte ska medföra negativa konsekvenser anser regeringen att höjningen av koldioxidskatten för naturgas och gasol för drivmedelsanvändning ska ske varsamt och att anpassningen till den generella koldioxidskattenivån ska genomföras fullt ut först 2015. Innan dess anser regeringen att höjningar ska ske till belopp som motsvarar 70 procent 2011 och 80 procent 2013, allt uttryckt i andel av den generella koldioxidskattenivån. Vad *Svenska Biogasföreningen* och *Svenska Gasföreningen* anför föranleder inte någon annan bedömning.

Energiskatt på fossila bränslen skapar incitament för den omläggning av energiförbrukningen som är nödvändig för att målen för andel förnybar energi och effektivare energianvändning ska kunna nås. Tvärt emot vad vissa remissinstanser anför anser regeringen att en energiskatt på fossil naturgas för drivmedelsanvändning kan ge ett incitament till en önskvärd övergång till en högre andel biogas i

naturgasnätet. Frågan, som *Svenska Bioenergiföreningen* och *Svenska Petroleum Institutet* tar upp, om även energiskatt bör tas ut på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning, får närmare övervägas i annat sammanhang tillsammans med utvecklingen av marknaden för biogas.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

6.10 Koldioxidskatt på fossila bränslen som förbrukas i vissa industriella processer utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter

Regeringens bedömning: Förutsättningar för att utvidga koldioxidskatten till att tas ut för fossila bränslen som förbrukas i vissa industriella processer utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter ska undersökas vidare. En eventuell utvidgning rör fossila bränslen som, främst inom metallurgiska och mineralogiska processer, förbrukas för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet* instämmer i att det behövs mer kompletterande analyser kring förutsättningar för att utöka koldioxidskatten till att gälla för fossila bränslen som förbrukas i vissa industriella processer utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter. *Statens energimyndighet* och *Jernkontoret* menar att konkurrensneutralitet bör eftersträvas mellan industrier som bedriver likartad verksamhet. *Jernkontoret* anser att det är orimligt att mindre anläggningar som kan komma att uteslutas ur utsläppshandelssystemet ska påläggas en skatt. *Svenskt Näringsliv* avstyrker bedömningen att undersöka möjligheterna att utvidga koldioxidskatten till att tas ut även för fossila bränslen som förbrukas i vissa industriella processer, främst metallurgiska och mineralogiska. Det handlar här om små utsläpp där det skulle krävas stora investeringar för att byta uppvärmningsmetod, om det ens alltid är möjligt. Härtill kommer risk för snedvridning av konkurrensen, inte minst i förhållande till andra länder.

Bakgrunden till regeringens bedömning: Bränslen som används i vissa energiintensiva industriella processer är i dag befriade från såväl koldioxid- som energiskatt. Skattefriheten är utformad efter den ram för beskattningen som ges av energiskattedirektivet², jfr överväganden i samband med införandet av de nuvarande regler i prop. 2006/07:13 s. 80 ff. Det rör sig huvudsakligen om bränsletillförsel i ugnar för att tillföra energi och för att åstadkomma de höga temperaturer som fordras för att kemiska eller fysikaliska förändringar ska kunna äga rum. Tillverkning av råjärn i masugn samt smältning av järn, stål och andra metaller är exempel på sådana processer. I vissa fall är energitillförseln nödvändig

² 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).

för att strukturförändringar i materialet ska äga rum (t.ex. varmbearbetning och värmebehandling i metaller). Definitionsmässigt är det fråga om bränsleanvändning för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning, dubbel användning av bränslen (s.k. dual-use) samt bränslen i mineralogiska processer. Även bränslen som används för framställning av energiprodukter i t.ex. raffinaderier är skattebefriade.

I EU:s system för handel med utsläppsätter omfattas i princip samtliga koldioxidutsläpp från anläggningar som ingår i systemet, dvs. även koldioxidutsläpp från bränslen som används för andra ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning. Koldioxidutsläpp från processer, exempelvis inom glas-, keramik- och ståltillverkning, regleras således på EU-nivå genom handelssystemet. Anläggningar som underskrider vissa kapacitetsgränser omfattas dock inte av handelssystemet. Om fossil bränsleförbrukning från mindre anläggningar inte ingår i handelssystemet och är befriad från koldioxidskatt omfattas utsläppen följaktligen inte av något ekonomiskt styrmedel för minskade utsläpp av koldioxid.

I sammanhanget är det av intresse att kommissionen för närvarande arbetar med att ta fram ett förslag till ändringar av det nuvarande energiskattedirektivet. Arbetet tar sin utgångspunkt i principer som presenterades av kommissionen i dess Grönbok om marknadsbaserade styrmedel inom miljöpolitiken och näraliggande politikområden³. En av de frågor som väntas tas upp i förslaget är en uppdelning av minimiskattenivåerna i en energiskattedel, beräknad utifrån bränslets energiinnehåll, och en koldioxidskattedel. Koldioxidskattedelen skulle, till skillnad från energiskatten, omfatta även sådan förbrukning som sker i processer som i dag inte omfattas av energiskattedirektivet (se artikel 2.4 b i direktivet, dvs. metallurgiska och andra dual-use processer, mineralogiska processer samt även annan användning av energiprodukter för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning).

Skälen för regeringens bedömning: För utsläpp utanför handelssystemet är koldioxidskatten det ekonomiska styrmedel som mest träffsäkert och kostnadseffektivt leder till utsläppsbegränsningar. Principen för koldioxidskatten är att den ska vara heltäckande samt enhetlig förutom skillnader motiverat av att konkurrensförutsättningar försämrats för produktion i Sverige på ett sådant sätt att koldioxidläckage uppstår. För att få en bättre koordination mellan bränsleförbrukning inom och utanför handelssystemet bör därför samtliga koldioxidutsläpp från industrianläggningar utanför handelssystemet omfattas av koldioxidskatt. En sådan utvidgning av koldioxidskatten aktualiseras inte minst mot bakgrund av den ökade möjlighet för medlemsstaterna att fr.o.m. 2013 undanta mindre anläggningar från handelssystemet. Gränsen är satt till anläggningar med utsläpp under 25 000 ton per år och termisk effekt under 35 MW. Som villkor för detta gäller att motsvarande utsläppsminskning uppnås för dessa anläggningar med andra styrmedel eller åtgärder. I samband med fortsatta överväganden om hur ändringar i EU:s

³ KOM (2007) 140, (Celex 52007DC0140).

system för handel med utsläppsätter ska genomföras i den svenska lagstiftningen anser regeringen, i likhet med vad *Statens energimyndighet* och trots vad *Svenskt Näringsliv* anför, att en analys bör göras om förutsättningarna för att utvidga koldioxidskatten till att också omfatta bränslen som förbrukas i mindre anläggningar som inte omfattas av handelssystemet. Analyser om omfattningen av den tillkommande skattebasen och vilka effekter en utvidgning medför i fråga om bl.a. styrning mot minskade koldioxidsutsläpp och risken för koldioxidläckage bör ske innan ett ställningstagande tas till om koldioxidskatten bör utvidgas. I analysen är EU:s regler om statsstöd av särskilt intresse.

7 Energiskatt

7.1 Energiskatt på bränslen för uppvärmning

7.1.1 Inledning

I avsnitt 5 har vissa allmänna principer lagts fast för hur koldioxid- och energibeskattningen bör utformas för att främja målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energi-användning. Utifrån dessa principer behandlas i detta avsnitt närmare energiskattens roll i detta arbete. En fråga som bör undersökas är om energiskatten på uppvärmningsbränslen bör tas ut på en mer generell bas än i dag (jfr prop. 2008/09:1, volym 1, s. 151 f.).

De förslag som lämnas i detta avsnitt redovisas i figurerna 6.1 och 6.2. Figur 6.1 redovisar dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige och är densamma som figur 4.1, med skillnaden att det i figur 6.1 markeras var i skattesystemet som ändringar görs. I figur 6.2 visas de föreslagna skattenivåerna och tidpunkterna för ikraftträdande.

7.1.2 Vissa fakta om dagens användning av biobränslen för uppvärmning

Användningen av biobränslen, torv och avfall i det svenska energisystemet har ökat genom åren, från drygt tio procent av den totala energianvändningen under 1980-talet till 19 procent år 2007. Biobränslen används för uppvärmning framför allt inom skogsindustrin, i fjärrvärmeverk, till elproduktion och vid uppvärmning av bostäder. Merparten av ökningen kan hänföras till industrin och fjärrvärmeverken, men även användningen inom hushållssektorn ökar. Under 2007 uppgick den totala användningen av biobränslen, torv och avfall till 120 TWh. Förbrukningens fördelning på olika sektorer inom samhället framgår av tabell 7.1 nedan.

Tabell 7.1 Total slutlig förbrukning av bibränslen, torv och avfall i Sverige, uppdelat på sektorer, år 2007

Sektor	TWh	Procentuell andel av total slutlig användning av bibränslen, torv och avfall
Industri	55	46 %
Fjärrvärme	37	31 %
Hushåll, service	14	11 %
Elproduktion	12	10 %
Transporter	2	2 %
Totalt	120	

Källa: Energimyndigheten, Energiläget i siffror 2008 och egen bearbetning.

Sålunda kan konstateras att nära 90 procent av dagens svenska förbrukning av bibränslen, torv och avfall används för uppvärmning. Med undantag för råttolja tas ingen energiskatt ut i dag för dessa bränslen. Av skattesystemets uppbyggnad följer att bränslen som används för elproduktion är skattefria, medan däremot en energiskatt på all el, oavsett ursprung, tas ut vid leverans till kund.

Trädbränslen är den förnybara energikälla som används mest i Sverige. Det rör sig om såväl oförädlade produkter som ved, bark och spån från grenar, toppar och andra rester som blir över när man avverkar skog, returträ och energiskog, eller rester från när man tillverkar pappersmassa (s.k. returlutar) som förädlade bränsleprodukter som pellets, briketter och flis. Även hushållsavfall och andra former av brännbara avfalls- och restprodukter används som bränsle för uppvärmning. En näraliggande möjlighet till att ersätta fossila oljeprodukter, särskilt i värmeverk, är att använda vegetabiliska och animaliska oljor och fetter.

I tabell 7.2 nedan redovisas hur stor andel av den totala energiförbrukningen inom sektorerna industri, fjärrvärme samt bostäder och service som utgörs av bibränslen, torv och avfall. En viss, mindre del av industrins förbrukning är drivmedel i arbetsmaskiner och stationära motorer, men i huvudsak avser de redovisade mängderna uppvärmningsbränslen.

Tabell 7.2 Förbrukning av bibränslen, torv och avfall i Sverige för uppvärmning, uttryckt som andel av den totala energiförbrukningen i respektive sektor, år 2007

Sektor	Procentuell andel av total energiförbrukning i sektorn
Industri	35 %
Fjärrvärme	69 %
Bostäder, service	10 %

Källa: Energimyndigheten, Energiläget i siffror 2008 och egen bearbetning.

Införandet av koldioxidskatt i kombination med en kontinuerligt höjd beskattning av fossila bränslen har lett till en kraftig ökning av användningen av bibränslen. Merparten av den ökningen har skett i värme-sektorn, men också användningen inom hushållssektorn ökar. Det rör sig således om sektorer där det i allt väsentligt inte finns några nedsättningar eller undantag från koldioxid- och energibeskattningen.

Den ökade användningen av bibränslen har i hög grad bidragit till en god uppfyllelse av olika mål på klimat- och energiområdet. Exempelvis har utsläppen av växthusgaser under samtliga år sedan 1999 legat under

1990 års nivå. Samtidigt med denna utsläppsminskning har ekonomin växt. Den mest betydande minskningen av växthusgasutsläpp har skett inom hushålls- och servicesektorena. Samtidigt har användningen av fjärrvärme ökat. Men eftersom denna ökning främst har skett genom användning av biobränslen har inte fjärrvärmeproduktionens utsläpp ökat. För en närmare redovisning av utsläppsutvecklingen i Sverige, se kapitel 6 i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162, s. 46 f.).

7.1.3 Energiskatt på biobränslen för uppvärmning

Regeringens bedömning: Det är för närvarande inte aktuellt att införa energiskatt på fasta trädbränslen (ved, flis, pellets etc.), skogsindustrins s.k. returlutar eller på torv. Skattefrihet bör tills vidare fortsätta att gälla för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. samt för biogas som förbrukas som bränsle för uppvärmning. Energiskatten på råttalolja bör kvarstå.

Promemorians bedömning överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslogs energiskatten på råttalolja slopas. **Remissinstanserna:** *Statens energimyndighet, Lantbrukarnas Riksförbund, Skogsindustrierna, Svensk Energi, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Sveriges Kommuner och Landsting* samt *Lantmännen Energi* delar den bedömning som görs i promemorian att det för närvarande inte är aktuellt att införa energiskatt på biobränslen för uppvärmningsändamål. De betonar att skattefriheten ska villkoras av att biobränslena uppfyller de hållbarhetskriterier som ställts upp i direktivet om förnybar energi (se vidare avsnitt 7.3). *Statens energimyndighet* tillägger dock att förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa en energiskatt på biobränsle bör utredas. *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser* delar inte den bedömning som görs i promemorian utan anser att en energiskatt bör införas på alla biobränslen eftersom huvudprincipen bör vara att all energi ska beskattas.

Statens energimyndighet, Skogsindustrierna, Svebio och Lantmännen Energi tillstyrker promemorians förslag att slopa skatten på råttalolja. *Tillväxtverket, Plast & Kemiföretagen, Akzo Nobel Eka Chemicals AB, Akzo Nobel Surface Chemistry AB, Arizona Chemical AB, Centerpartiet och Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna i Söderhamns kommun, Geveko Industri AB, Henkel Norden AB, IF/Metall på Arizona Chemical AB, Josef Lindberg i Sandarne AB, Kommunstyrelsen i Söderhamns kommun, Ledarna, Länsstyrelsen Gävleborg, Region Gävleborg, ScandStick AB, Sveriges Ingenjörer* samt *Unionen* avstyrker promemorians förslag att slopa skatten på råttalolja. De anser att ett slopande av energiskatten på råttalolja skulle leda till en ökad konkurrens om råttalolja och därmed ett högre pris på produkten som insatsvara vid viss industriproduktion.

Bakgrunden till regeringens bedömning

I avsnitt 4 redovisas i stora drag hur de svenska koldioxid- och energiskatterna är utformade. Energiskattedirektivet⁴ innehåller harmoniserade regler för beskattningen av en rad olika bränslen inom EU. Vidare måste EU:s statsstödsregler beaktas vid utformningen av den nationella beskattningen. Detta gäller även om det aktuella bränslet inte omfattas av energiskattedirektivet.

Uppvärmningsbränslen som omfattas av energiskattedirektivet

Vad gäller uppvärmningsbränslen innehåller energiskattedirektivet regler för beskattningen av i princip samtliga fossila bränslen (eldningsolja, kol, naturgas, gasol m.m.) samt vissa biobränslen (främst vegetabiliska och animaliska oljor och fetter samt biogas). Utgångspunkten är att respektive bränsle ska beskattas med ett belopp som minst uppgår till fastlagda minimiskattnivåer. Avsteg från denna princip måste vara tillåtna enligt direktivet. Detta innebär alltså att direktivet måste ge medlemsstaterna rätt att tillämpa differentierade skattnivåer eller skattefrihet för särskilt angivna fall.

Energiskattedirektivet ger medlemsstaterna en möjlighet att ge skattelättnader för bränslen som framställts av biomassa (se artikel 16.1 i energiskattedirektivet). Sverige har för uppvärmningsbränslen utnyttjat denna möjlighet till att skattebefria biogas samt vegetabiliska och animaliska oljor och fetter, icke syntetisk metanol och fettsyrametylestrar m.m. Denna skattebefrielse innebär att vissa företag gynnas. En sådan skattefrihet är att betrakta som driftsstöd enligt artikel 87 i EG-fördraget. Kommissionens tillstånd enligt EU:s statsstödsregler krävs därför. Kommissionen har godkänt skattebefrielsen t.o.m. utgången av 2012¹. Ett led i statsstödsprövningen är att säkerställa att skattelättnaden inte är så stor att den leder till att de berörda bränslena överkompenseras (jfr även artikel 16.3 i energiskattedirektivet).

Energiskattedirektivets möjlighet att ge skattelättnader för bränslen framställda av biomassa upphör att gälla när medlemsstaterna enligt rättsligt bindande krav i gemenskapslagstiftningen är skyldiga att uppfylla ett krav på viss andel av dessa bränslen på marknaden (se artikel 16.6 i energiskattedirektivet). Så vitt kan bedömas innebär detta att möjligheten att ge skattelättnader upphör 2020, då EU:s mål om en minsta andel av förnybar energi av den totala energiförbrukningen i medlemsstaterna ska vara uppnått.

Uppvärmningsbränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet

Fasta biobränslen, som ved, flis och pellets, omfattas inte av reglerna i energiskattedirektivet. Detsamma gäller skogsindustrins s.k. returlutar,

⁴ 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).

¹ Kommissionens beslut den 22 juni 2007 i statsstödsärende N 866/2006, EUT C 220/2.

råtallolja och torvbränslen samt hushållsavfall och andra restprodukter. Även om inte energiskattedirektivet lägger hinder i vägen för en nationell beskattning av sådana bränslen, måste dock en sådan beskattning utformas så att generella gemenskapsrättsliga principer iakttas. Av särskilt betydelse i detta sammanhang är att skatten inte får utformas på ett sätt som strider mot EU:s statsstödsregler. För miljöskatter som inte omfattas av energiskattedirektivet gäller särskilda bestämmelser i punkterna 154–159 av miljöskyddsriktlinjerna². Inte minst är frågan om industrins restprodukter som en möjlig skattebas en komplicerad fråga, jfr Avfallsskatteutredningens analys i betänkandet SOU 2002:9, s. 193 ff.

När det gäller uppvärmningsbränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet, är det upp till den enskilda medlemsstaten att bestämma vilken utgångspunkt som ska gälla för beskattningen. Dessa uppvärmningsbränslen beskattas i dag i Sverige endast i ringa omfattning. Skatt på biobränslet råtallolja vid användning som uppvärmningsbränsle infördes 1999. Råtallolja är en biprodukt från tillverkningen av pappersmassa på kemisk väg. Avsikten med skatten var att söka minska de negativa effekter som energibeskattningen indirekt kan ha för viss kemisk förädlingsindustris råvaruinköp av råtallolja. Vidare beskattas i dag innehållet av fossilt kol i hushållsavfall (jfr dock avsnitt 6.3 om att regeringen aviserar i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, volym 1, s. 182) att skatten bör slopas).

Skälen för regeringens bedömning: En förhållandevis stor del av bränsleförbrukningen för uppvärmning består av biobränslen som i dag är skattefria. En energiskatt med en utvidgad skattebas skulle bidra till att hålla nere den totala energiförbrukningen och därmed bidra till att uppnå målet för effektivare energianvändning. I sammanhanget bör även beaktas statens behov av att energiskatten kan utgöra en stabil bas för framtida skatteintäkter.

Utifrån dessa utgångspunkter borde energiskatten utformas så generellt som möjligt. Ett teoretiskt korrekt angreppssätt vore att beskatta ”allt” som förbrukas som bränsle för uppvärmning, eller med andra ord utvidga energiskatten till att också omfatta biobränslen, något som *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser* förordat i sitt remissvar. Ett krav som bör ställas på ett skattesystem är dock att det är praktiskt hanterbart med en rimlig grad av förutsägbarhet och med rimliga möjligheter till kontroll, samtidigt som det är administrativt enkelt för företagen. Detta talar för att begränsa skatteplikten och endast ta ut energiskatt på vissa utvalda bränslen. Å andra sidan riskerar en sådan begränsning att leda till att vissa av biobränslena får omotiverade skattemässiga fördelar. Skattefriheten för biobränslen för uppvärmning har bidragit till att stimulera användningen av dessa bränslen, främst som ersättning till fossila bränslen inom energisektorn. För att Sverige ska kunna nå målet för andel förnybar energi till 2020, kommer betydande insatser att krävas. En energiskatt på biobränslen för uppvärmning riskerar att försvåra Sveriges möjligheter att nå detta mål. Regeringen anser att detta för dagen talar mot en utvidgad energiskatt. Regeringen anser således att

² Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd (EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401(03)).

det för närvarande inte bör införas energiskatt på fasta trädbränslen (ved, flis, pellets etc.), på skogsindustrins s.k. returlutar eller på torv. Denna uppfattning delas av flertalet remissinstanser som yttrat sig i frågan. Vidare bör dagens skattefrihet tills vidare fortsätta att gälla för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter samt för biogas som förbrukas som bränsle för uppvärmning. Skattefriheten bör villkoras av att hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi är uppfyllda (se avsnitt 7.3).

Vid en samlad bedömning anser regeringen att det inte är aktuellt att göra några förändringar i beskattningen av råttallolja. Energiskatten på råttallolja bör således kvarstå.

7.1.4 Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen

Omläggning av energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen efter energiinnehåll

Regeringens förslag: Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen struktureras om efter bränslets energiinnehåll. Utgångspunkten för omläggningen är energiskattesatsen på eldningsolja, som med 2009 års skattesats om 797 kronor per m³ motsvarar 8 öre per kWh. Uttryckt i volym- respektive viktenhet beräknas de nya skattesatserna för 2011 uppgå till 797 kronor per m³ eldningsolja, 1 024 kronor per 1 000 kilogram gasol, 880 kronor per 1 000 m³ naturgas samt till 605 kronor per 1 000 kilogram kol och koks.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Konjunkturinstitutet, Statens Jordbruksverk samt Sveriges Kommuner och Landsting tillstyrker förslaget om att energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen struktureras om efter bränslets energiinnehåll och att energiskatten på dieselloolja i större utsträckning tas ut på bränslets energiinnehåll. Det ökar energiskattens träffsäkerhet. Statens energimyndighet, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme och Svenska Bioenergiföreningen ställer sig också bakom förslaget att lägga om energiskatten efter energiinnehåll. För att nå effektivitetsmålet finns det, enligt Statens energimyndighet, även skäl att belägga förnybar energi med energiskatt enligt föreslagen princip. Svensk Energi och Svensk Fjärrvärme anser det vara olämpligt att utgå från energiskattesatsen på eldningsolja vid omläggningen. Naturgasen, den minst miljöstörande av de fossila bränslena, får med det nya förslaget en kraftig höjning vilket är olämpligt såväl från miljö- som försörjningstrygghetssynpunkt. Svensk Handel och Svenskt Näringsliv anser den föreslagna omstruktureringen av energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen efter bränslets energiinnehåll vara principiellt riktig. Emellertid innebär förslaget en så omfattande skatthöjning för särskilt gasol och naturgas att en senare ikraftträdandetidpunkt än vad som föreslås är motiverad för att möjliggöra anpassning och omställning. Arbetet med det nya energiskattedirektivet bör avvaktas och ikraftträdandet bör rimligen ske tidigast den 1 januari 2013.

Skälen för regeringens förslag: Som ett led i de strukturella förändringarna av beskattningen av energi bör vissa justeringar göras av energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen. För att uppnå en effektiv styrning mot olika mål på EU-nivå respektive nationell nivå är det angeläget att skatterna är utformade på ett kostnadseffektivt sätt. Även om energiskatten redan i dag har ett styrande inslag, genom att den verkar allmänt dämpande på energianvändningen och alltså bidrar till en effektivare energianvändning, bör denna roll förstärkas och göras mer tydlig.

I den skattmodell som presenterades av Skatteväxlingskommittén (se SOU 1997:11) utformades energiskatten (vilken då ansågs utgöra en rent fiskal skattekomponent) strikt efter energiinnehåll. Skatten skulle alltså tas ut på ett neutralt sätt. Detta bör alltså vara en naturlig utgångspunkt för en omläggning av energiskatten, även om energiskatten numera också bör tjäna andra syften än de rent fiskala.

Energiskatten är ett viktigt styrmedel för att kostnadseffektivt uppnå målet för effektivare energianvändning. Som framgår av avsnitt 7.1.3 bör skattebasen för uppvärmningsbränslen även i fortsättningen omfatta enbart fossila bränslen och inte förnybara sådana, vilket *Statens energimyndighet* anser att det finns skäl för. Detta innebär dock att energiskatten även bidrar till att nå det uppsatta målet för andel förnybar energi. Energiskatten kommer även i fortsättningen att vara statsfinansiellt relevant, eftersom användning av fossila uppvärmningsbränslen bedöms finnas kvar ännu en tid.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen, med stöd av flertalet remissinstanser, att energiskatten tas ut efter en likformig grund efter energiinnehållet i respektive bränsle. Med en sådan koppling till objektiva egenskaper blir det också möjligt att ändra skattesatserna med mindre risk för snedvridningar. Sammantaget skapar detta goda förutsättningar för att på ett kostnadseffektivt sätt använda energibeskattningen som ett viktigt medel för att nå målen för effektivare energianvändning och andel förnybar energi. Trots vad *Svensk Energi* och *Svensk Fjärrvärme* anfört föreslår regeringen att utgångspunkten för omläggningen ska vara energiskattesatsen på eldningsolja, som 2009 motsvarar 8 öre per kWh.

Omläggningen av energiskatten stärker koldioxidskattens styrande effekt i klimathänsende. Eldningsolja har för närvarande den högsta energiskatten per kWh av de fossila bränslena. Både kol och naturgas har således en lägre energiskatt, uttryckt per kWh. Detta innebär att kol och naturgas, även med hänsyn till koldioxidskatten, sammanlagt beskattas lägre än eldningsolja i förhållande till utsläpp av koldioxid. Detta är av klimatskäl inte motiverat.

Koldioxid- och energiskatterna justeras årligen med konsumentprisindex. Eftersom omläggningen föreslås genomföras den 1 januari 2011 är det den justerade energiskattesatsen för 2011 som blir utgångspunkt för omläggningen. Den generella energiskattenivån den 1 januari 2011 beräknas motsvara 7,951 öre per kWh, vilket avrundas till 8,0 öre per kWh. 2011 kvarstår således energiskatten på eldningsolja på 2009 års skattenivå.

I lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) bör skatten för eldningsolja, gasol, naturgas samt för kol och koks uttryckas i dagens volymrespektive viktenheter. De olika skattesatser som blir resultatet av

förslaget redovisas nedan i tabell 7.3. För övriga skattepliktiga produkter, som t.ex. petroleumkoks, behålls den nuvarande bestämmelsen om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle, eftersom det direkt följer av tvingande gemenskapsrätt (se artikel 2.3 i energiskattedirektivet och 2 kap. 3 § LSE). Den lägre energiskattenivån, som föreslås gälla för förbrukning i vissa sektorer, uttrycks i lagen om skatt på energi som en procentuell skattebefrielse, se nedan avsnitt 7.1.4.

I tabell 7.3 redovisas riktvärden för energiinnehåll och hur stora utsläpp av fossilt koldioxid som en enhet bedöms ge upphov till. Därutöver redovisas nuvarande energiskattenivåer och föreslagna nivåer den 1 januari 2011 där även förändringar i konsumentprisindex beaktats.

Tabell 7.3 Koldioxidskatt och energiskatt på fossila bränslen för uppvärmning, nuvarande och förslag

Slag av bränsle	Eldningsolja	Gasol	Naturgas	Kol och koks
Enhet	m ³	ton	1000 m ³	ton
Energiinnehåll, kWh per enhet ^a	9960	12800	11000	7560
Koldioxidutsläpp, kg/enhet	2855	2993	2138	2484
<u>Nuvarande:</u>				
Energiskatt per 1 januari 2009, kr	797	156	258	339
Koldioxidskatt per 1 januari 2009, kr	3007	3164	2252	2617
Total skatt (exkl. moms), kr	3804	3320	2510	2956
<u>Förslag energiskatt 1 januari 2011:</u>				
Energiskatt, kr	797	1024	880	605
Koldioxidskatt, kr	3007	3164	2252	2617
Total skatt (exkl. moms), kr	3804	4188	3132	3222
Förändring, kr per enhet	0	868	622	266

a Omräkningsfaktorer för effektiva värmevärden, som används av SCB och Statens energimyndighet.

De föreslagna förändringarna innebär högre energiskatt på gasol, naturgas, kol och koks. Hushåll med naturgasuppvärmning (normalvilla, årsförbrukning 15 000 kWh) får en kostnadsökning om 1 011 kronor per år inklusive moms. Den årliga kostnaden för uppvärmning motsvarar drygt 11 000 kronor innan skattehöjningen. Vid omläggning innebär det en ökad årlig kostnad med 10 procent.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Vad *Svensk Handel* och *Svenskt Näringsliv* anför föranleder inte annan bedömning.

Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen m.m. i vissa sektorer

Regeringens förslag: Energiskatt införs på fossila bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer i sektorer där energiskatten i dag är noll, dvs. inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Energiskatten för sådan bränsleförbrukning sätts dock till en lägre nivå än förbrukning i övriga sektorer. Den lägre energiskattenivån uppgår till 30 procent av den generella energiskattenivån, vilket med 2009 års skattesatser motsvarar 2,4 öre per kWh. Motsvarande energiskatt införs också för dieselolja som förbrukas i viss gruvindustriell verksamhet.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 och den 1 januari 2013.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konjunkturinstitutet, Statens Jordbruksverk, Svenska Bioenergiföreningen* och *Sveriges Kommuner och Landsting* tillstyrker förslaget om införandet av en nedsatt energiskatt på fossila bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer i sektorer där energiskatten idag är noll. Tillsammans med den höjda koldioxidskatten i industrin utanför den handlande sektorn skapar skattehöjningen, enligt Svenska Bioenergiföreningen, förbättrad marknad för konvertering till förnybara bränslen och fjärrvärme. *SveMin* och *Svenska Kalkföreningen* avstyrker förslaget om att införa en energiskatt på 2,4 öre/kWh för uppvärmningsbränslen i viss gruvindustriell verksamhet. Gruvföretagen har mycket omfattande tunga transporter över stora avstånd. Förslaget medför stora kostnadsökningar för företagen som inte kompenseras av sänkt fordonsskatt vid det andra steget 2013.

Bakgrunden till regeringens förslag: Nuvarande koldioxid- och energiskatteregler innehåller en sektorsvis differentiering av skattenivåerna för fossila bränslen som förbrukas som bränsle för uppvärmning och drift av stationära motorer. Ingen energiskatt och en lägre koldioxidskatt än den generella nivån tas ut vid sådan förbrukning som sker vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet (fortsättningsvis industrin), jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Om förbrukningen sker i en industri- eller kraftvärmeanläggning som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter utgör koldioxidskatten 15 procent av den generella skattenivån. För förbrukning i sådana anläggningar utanför handelssystemet betalas en 21-procentig koldioxidskatt. Detsamma gäller förbrukning för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna. Samma skatt, dvs. noll energiskatt och 21 procent av den generella koldioxidskattenivån, tas ut för dieselolja som förbrukas vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar.

Skälen för regeringens förslag: För att målet för andel förnybar energi ska kunna nås, krävs att samtliga sektorer i samhället genomför en omställning av sin energianvändning. I syfte att skapa nödvändiga incitament för denna omläggning, anser regeringen att energiskatt ska tas ut på fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning inom samtliga sektorer i samhället. Regeringen föreslår därför, med stöd av *Konjunkturinstitutet, Statens Jordbruksverk, Svenska Bioenergiföreningen* och *Sveriges Kommuner och Landsting*, att en energiskatt även införs för sådana bränslen som förbrukas som bränsle för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom sektorer där sådan energiförbrukning i dag är nollbeskattad. Det gäller alltså inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. En lägre energiskattenivå bör dock tillämpas för dessa sektorer. Som framgått av avsnitt 6.8 föreslås att koldioxidskatten slopas för industrianläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. I syfte att säkerställa att minimiskattenivåerna enligt energiskattedirektivet alltid iakttas, bör den lägre energiskattenivån

motsvara EU:s minimiskattenivå för lätt eldningsolja om 21 euro per 1 000 liter.

Den lägre nivån bör tas ut för alla fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Detta gäller alltså oavsett om det rör sig om anläggningar inom eller utanför handelssystemet. Anledningen till detta är att uppdelningen i handlande respektive icke handlande sektor endast är av betydelse avseende styrningen mot minskade utsläpp av växthusgaser. För energiskattens del bör det således vara avgörande att det rör sig om fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Detta innebär att bränsleförbrukning i kommunala värmeverk – som klassificeringsmässigt ryms inom servicesektorn – åsätts en energiskatt motsvarande 8 öre per kWh (i 2009 års skattesatser), till skillnad från motsvarande förbrukning i kraftvärmeverk, vars energiskatt enligt ovan ska motsvara EU:s minimiskattenivå för lätt eldningsolja. Vidare är det lämpligt att behålla samma energiskattenivå för värmeverken som för individuell uppvärmning inom service- och hushållssektorerna. För leverans av värme till industriell verksamhet eller till jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet bör, liksom i dag, beskattningen av de insatta bränslena motsvara vad som skulle ha gällt om bränslena förbrukats direkt i verksamheterna.

Den lägre energiskattenivån, som enligt ovan ska gälla för förbrukning i industrin, jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamheterna eller för värmeproduktion i kraftvärmeverk bör i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) uttryckas som en procentuell skattebefrielse. Denna bör bestämmas till 70 procent av den generella energiskattenivån för respektive bränsle, vilket alltså innebär att företagen betalar en energiskatt som utgör 30 procent. Uttryckt i 2009 års skattesatser blir energiskatten för eldningsolja 239 kronor per kubikmeter (797 kronor*0,30). Vid justering av energiskattenivåerna enligt konsumentprisindex blir energiskattekostnaden i stället 30 procent av den justerade generella energiskattenivån. Efter hänsyn till justeringar enligt prognostiserad konsumentprisindex föreslås energiskatten på eldningsolja 2011 fortfarande motsvara 797 kronor (8 öre per kWh), jfr förslaget om omläggning av energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen efter energiinnehåll ovan i detta avsnittet.

Regeringen föreslår, trots vad *SveMin* och *Svenska Kalkföreningen* anför, att beskattningen av dieselolja som används i vissa fordon inom gruvinindustriell verksamhet även fortsättningsvis ska följa den beskattning som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin. Även denna bränsleförbrukning bör alltså beläggas med en energiskatt som motsvarar EU:s miniminivå för lätt eldningsolja, vilken alltså beräknas till 239 kronor per kubikmeter även för 2011. Eftersom energiskatten på dieselolja är högre än motsvarande skatt på eldningsolja, innebär detta att den procentuella energiskattebefrielsen för s.k. gruvdiesel i stället bör uttryckas med en högre procentuell nedsättning. Skattebefrielsen ska beräknas utifrån den energiskattesats som gäller för dieselolja i miljöklass 1. Den energiskatt som tas ut för annan dieselolja

kommer med samma procentuella nedsättning därmed att tas ut med ett högre belopp. Därmed kvarstår en miljöstyrning mellan miljöklasserna även efter den procentuella nedsättningen. För 2011 beräknas den procentuella nedsättningen motsvara en 84-procentig skattelättnad för att åstadkomma att den faktiska energiskatten som betalas för dieselolja, miljöklass 1 blir ca 239 kronor per kubikmeter. Det innebär att företagen betalar en energiskatt som utgör 16 procent för sådan dieselolja. Vid justering av energiskattenivåerna enligt konsumentprisindex blir energiskattekostnaden i stället 16 procent av den justerade energiskatten på dieselolja, miljöklass 1. Om energiskatten på eldningsolja eller på dieselolja förändras, utöver justering enligt konsumentprisindex, ska dock den procentuella nedsättningen justeras så att den faktiska energiskatten på dieselolja, miljöklass 1 motsvarar skatten på eldningsolja för berörda företag. Mot bakgrund av att energiskatten på dieselolja föreslås höjas med 20 öre per liter 2013 ska den procentuella nedsättningen förändras och i stället motsvara 86 procent av energiskatten på dieselolja, miljöklass 1.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1, 2 och 3 §§ samt 9 kap. 5 § LSE som föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Vad gäller skattnedsättningen för dieselolja som förbrukas i viss gruvindustriell verksamhet föranleder förslaget även en ändring av 6 a kap. 1 § som föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

7.2 Energiskatt på drivmedel

7.2.1 Höjd energiskatt på dieselolja

Regeringens förslag: Energiskatten på dieselolja höjs, utöver den sedvanliga årliga indexomräkningen, i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. En första höjning med 20 öre per liter sker den 1 januari 2011 och en andra höjning med 20 öre per liter den 1 januari 2013.

Regeringens bedömning: Energiskatten på fossila drivmedel bör i ökad utsträckning tas ut efter bränslets energiinnehåll. Energiskattens nivå bör även beakta de externa kostnader som trafiken ger upphov till.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statskontoret, Statens Jordbruksverk, Skogsstyrelsen* och *Statens energimyndighet* är positiva till förslaget att höja dieselskatten. *SveMin, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Kalkföreningen (SKF), Sveriges Åkeriföretag* och *Företagarna* anser att förslaget inte ska genomföras.

Konjunkturinstitutet, Skogsstyrelsen och *Statens energimyndighet* instämmer i bedömningen att energiskatten på dieselolja/fossila drivmedel i större utsträckning tas ut på bränslets energiinnehåll.

Skogsindustrierna anser att en höjd energiskatt på diesel medför ökade kostnader för skogsbruket och motverkar ambitionen att öka uttaget av biobränslen från skogen. *Företagarna, SveMin, SKF* och *Sveriges Åkeriföretag* anger att de presenterade förändringarna kan påverka konkurrenskraften negativt för delar av det svenska näringslivet. Vissa

företag kommer att kompenseras fullt ut för skatthöjningen, medan andra företag får betydande kostnadshöjningar. *Statens Jordbruksverk* och *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* påtalar att förslaget stärker de förnybara drivmedlens konkurrenskraft. *Företagarna* och *Sveriges Åkeriföretag* befarar koldioxidläckage och försämrad konkurrenskraft gentemot utländska aktörer då det i flertalet fall inte finns alternativa transportsätt.

Vägverket och *Sveriges Kommuner och Landsting* nämner kilometer-skatt som ett styrmedel för tung trafik. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* förordar, framförallt för tyngre fordon, en mer avancerad form av beskattning via positionering. Anledningen till detta är att kostnaderna varierar mellan olika fordon, förare, delar av vägnätet liksom tider på dygnet. *Skogsstyrelsen* och *Statens energimyndighet* anser att andra samhällsekonomiska kostnader av vägtrafiken, till exempel slitage, bullerstörning och olyckor ska tas upp vid en framtida bestämning av energiskattens storlek. *Skogsindustrierna* däremot, anser att det inte är rimligt att ta ut kostnader för buller eller vägslitage där kostnader för dessa inte finns, utan att detta riskerar att bli en glesbygdsskatt. *Motormännens Riksförbund* anser att förslaget kan ge incitament till att tillägna sig ett körbeteende som väsentligt minskar utsläppen av växthusgaser. *Svebio* och *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att även bensinskatten bör höjas. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* menar att busstrafiken ska undantas från den föreslagna skatthöjningen. *JET*, *OK-Q8 AB* och *Svenska Statoil AB* anser att nuvarande beskattning av dieselbränslen missgynnar den svavelfria europadieseln. För att komma till rätta med detta bör den svavelfria europadieseln, idag skattad i miljöklass 3, också ges den mest förmånliga beskattningen, dvs. skattas i miljöklass 1.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Skatteuttaget bör i högre utsträckning bero på drivmedelsförbrukningen och i lägre utsträckning bero på ägandet av ett fordon. Den rörliga skattekostnaden på dieselolja bör därför öka och fordonsskatten bör sänkas, se vidare avsnitt 8.3 och 8.4. Detta ligger i linje med vad regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2008 (se prop. 2007/08:1, volym 1, s. 122 f.). Där framhölls att en styrning av bränsleförbrukningen via skatten på drivmedel är att föredra framför en styrning via fordonsskatten, eftersom fordonsskatten är oberoende av körsträckan.

De skäl som anges till varför energiskatten bör tas ut efter energiinnehåll för uppvärmningsbränslen är också giltiga för energiskatten på drivmedel. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på dieselolja och den på bensin förhållandevis stor samtidigt som den för personbilar balanseras av en skillnad i fordonsskatt i motsatt riktning. Om omläggningen skulle göras budgetneutral, skulle detta innebära att skatten på bensin sänks med 77 öre per liter. Det är inte en önskvärd effekt. Om energiskatten bestäms utifrån dagens skatt på bensin skulle det å andra sidan betyda att skatten på dieselolja måste höjas med drygt 2 kronor per liter, vilket inte heller är rimligt. Med en sådan skatthöjning skulle incitamenten för den tunga trafiken att tanka dieselolja i länder med lägre skatt, s.k. ekonomitankning, bli betydande. Av dessa skäl är det för närvarande inte möjligt att helt lägga om beskattningen av drivmedel till en energiskatt efter energiinnehåll. På sikt är det dock

önskvärt att utvecklingen går i den riktningen. Mot denna bakgrund anser regeringen, till skillnad från *Svebio* och *Svenska Naturskyddsföreningen*, att det för närvarande inte finns anledning att höja energiskatten på bensin.

Vissa remissinstanser förordar en kilometerskatt eller ett liknande skattesystem för tung trafik. Regeringen angav i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162, s. 75) att det för närvarande inte är aktuellt att införa en kilometerskatt. Det finns inte heller skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag. Ett kilometerskattesystem är förhållandevis dyrt att administrera, eftersom det kräver utrustning för att registrera var och när ett fordon kör. Ovanstående bedömning gäller även för positionering.

Vid en samlad bedömning föreslår regeringen som ett första steg att energiskatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter den 1 januari 2011 och som ett andra steg med ytterligare 20 öre per liter 1 januari 2013. Några remissinstanser bedömer att dessa förändringar kan påverka konkurrenskraften negativt för delar av det svenska näringslivet. Fordonskatten sänks dock för tunga fordon till EU:s minimiskattenivåer för tunga lastbilar, vilket fullt ut kompenserar för skatthöjningen på dieselolja den 1 januari 2011. För närvarande finns ingen anledning att ytterligare kompensera för den höjda skatten på dieselolja den 1 januari 2013. Regeringen följer dock utvecklingen av dieselskattehöjningen ur ett konkurrensperspektiv.

Sammanlagt innebär höjningarna av skatten på dieselolja med 40 öre per liter (50 öre inklusive moms) en ökad årlig kostnad med 450 kronor per år för en genomsnittlig privatbilist (0,60 liter per mil*1 500 mil*0,50 kronor per liter). En höjd energiskatt på dieselolja föreslås åtföljas av sänkningar av fordonsskatten för personbilar, se vidare i avsnitt 8.

Vid framtida bestämning av energiskattens storlek bör förutsättningarna att kostnadseffektivt öka energieffektiviseringen och att bidra till målen för andel förnybar energi, respektive utsläpp av växthusgaser beaktas. Vid sidan av detta, och förutom de fiskala aspekterna, är det även av intresse att närmare undersöka möjligheterna att via skatten fånga upp vissa samhällsekonomiska kostnader av vägtrafiken såsom slitage på väg, bullerstörning och olyckor. En möjlighet som bör undersökas vidare är sålunda i vilken utsträckning skatten på drivmedel generellt bör differentieras utifrån drivmedlets användning i fordon som trafikerar allmän väg (personbilar, lastbilar och bussar) samt övriga motordrivna fordon. Regeringen anser för närvarande att det inte finns skäl att differentiera skatten på dieselolja genom att införa en lägre skattenivå på dieselolja som används i bussar så som *Bussbranschens Riksförbund* anför. En sådan differentiering skulle dessutom bli administrativt komplicerad.

JET, *OK-Q8 AB* och *Svenska Statoil AB* anser att europadiesel, idag skattad i miljöklass 3, istället bör ges den mest förmånliga beskattningen, dvs. skattas i miljöklass 1. Transportstyrelsen utreder dock, på uppdrag från Miljödepartementet, hur frågan om miljöklass 1-dieseln ska hanteras

i samband med att de tar fram underlag för genomförandet av bränslekvalitetsdirektivet⁵.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

7.2.2 Framtida beskattning av biodrivmedel

Regeringens bedömning: I vad mån skattelättnader fortsättningsvis bör ges för biodrivmedel bör bedömas när införandet av ett kvotpliktssystem för dessa bränslen övervägs samt i samband med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Kommuner och Landsting* stödjer bedömningen.

Statens Jordbruksverk anser att det är viktigt att biogasen fortsatt omfattas av energiskattefrihet. Biogasen är ännu i ett uppbyggnadsskede vilket gör att konkurrenskraften fortfarande i vissa fall är låg. För en fortsatt utbyggnad är det viktigt att reglerna och de ekonomiska yttre förutsättningarna är kända, stabila och inte försämras. *Vägverket* betonar att det generellt är viktigt att biodrivmedel premieras med en lägre skatt som speglar miljönyttan och att styrmedlen utformas så teknikneutralt som möjligt. *Transportgruppen* och *Sveriges transportindustriförbund* lyfter fram vikten av långsiktighet i energipolitiken för att incitamenten för transportföretagen att satsa på ny teknik inte ska minska och anser därför skattelättnader på biodrivmedel bör gälla även efter 2013. *Vägverket* betonar vidare att det är extra angeläget att utveckla alternativ till diesel eftersom Europa har ett markant underskott av nämnda bränsle. *Statens energimyndighet* bedömer att vid framtida beskattning av biodrivmedel så bör endast energiskatt införas, inte koldioxidskatt. För att kunna göra denna uppdelning för biodrivmedel krävs förändringar i energiskattedirektivet⁶ eftersom möjlighet till denna uppdelning saknas i energiskattedirektivet idag. Utifrån EU:s perspektiv skulle ett påförande av endast energiskatt betraktas som statsstöd, där dispens skulle krävas samt bedömningar om överkompensation måste göras. *Statens energimyndighet* påtalar vidare att en av förutsättningarna för att fortsätta skattebefria biodrivmedel efter 2020 styrs av de krav som ställs genom bränslekvalitetsdirektivet⁷. Detta krav bedöms innebära att möjlighet att ge skattebefrielse för biodrivmedel upphör eftersom energiskatte-

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EUT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 31998L0070).

⁶ 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).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EUT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 31998L0070).

direktivet inte tillåter skattebefrielse för åtgärder som aktörer har bindande krav på sig att genomföra. Däremot kan det finnas möjligheter att ge fortsatt skattebefrielse för åtgärder utöver de bindande kraven på aktörerna. Vad de bindande kraven i bränslekvalitetsdirektivet kommer att innebära för leverantörer av bensin och diesel är svårt att avgöra i dagsläget då kraven på växthusgasminskning kommer att ställas utifrån ett basvärde som EU-kommissionen ska ta fram under 2010. *Statens energimyndighet* framhåller vikten av samstämmighet med dessa direktiv när beslut om beskattning av biodrivmedel ska göras. *Svenska Bioenergiföreningen* anser att det nuvarande systemet med skattebefrielse fungerat väl och anser att man bör pröva att även i fortsättningen använda ett sådant system. På sikt bör dock en viss energiskatt kunna tas ut även på biodrivmedel. Genom att höja skatterna på bensin och diesel kan man ändå stimulera övergången till biodrivmedel. *EcoPar* anser att FAME (fettsyrametylester) och etanol varken ska betraktas som förnybara eller koldioxidneutrala. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* och *Lantmännen Energi* framhåller fördelarna med ekonomiska styrmedel, som koldioxidskatten, framför administrativa styrmedel, som kvotplikt. De anser att det med administrativa styrmedel är näst intill omöjligt att skapa teknik- och företagsneutralitet och att det medför stor administration.

Skälen för regeringens bedömning: Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från koldioxid- och energiskatter i Sverige. Skattebefrielsen åstadkoms genom undantag från skatteplikt vad gäller biogas samt i fråga om etanol och övriga biodrivmedel genom dispensbeslut av regeringen. Regeringen har uttalat att den generella skattebefrielsen bör gälla längst till och med utgången av 2013, då statsstödsgodkännandet för den nuvarande svenska skattestrategin för biodrivmedel löper ut.

En kvotplikt kan på sikt vara ett alternativ för att främja användningen av biodrivmedel och bidra till att nå målet för tio procent andel förnybar energi i transportsektorn. Regeringen har därför givit Statens energimyndighet i uppdrag att analysera förutsättningar för och konsekvenser av ett kvotpliktssystem (jfr 2009 års klimatproposition, prop. 2008/09:162 s. 86). En kvotplikt innebär att en viss andel av försäljningen av drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Syftet med ett kvotpliktssystem skulle vara att påskynda introduktionen av förnybara drivmedel i transportsektorn och att därmed bidra till uppfyllelsen av nationella och europeiska mål för användning av sådana drivmedel. I rapporten (ER 2009:27), som redovisades den 16 september 2009, bedömer Statens energimyndighet att om en kvotplikt införs kan energiskatt påföras biodrivmedel, däremot bör inte koldioxidskatt påföras.

Vidare har Transportstyrelsen av regeringen fått i uppdrag att analysera och föreslå hur EU:s nya bränslekvalitetsdirektiv på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt. I översynen ingår även att beakta utvecklingen av nuvarande och kommande biodrivmedel så att miljömässigt bra biodrivmedel inte hämmas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2009. Bland de nya reglerna i direktivet finns en ändrad bränslespecifikation som gör att det blir möjligt att blanda in upp till tio procent etanol i bensin samt sju procent FAME i dieselolja. Regeringen har i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162 s. 83 f.) uttalat att en förutsättning för att användningen av biodrivmedel ska kunna öka snabbt

och till lägre kostnader är att möjligheterna att blanda in biodrivmedel i bensin och dieselolja ökar samt att tidpunkten för genomförandet av denna högre andel låginblandning av etanol i bensin respektive FAME i dieselolja är beroende av hur skattebortfallet kan kompenseras.

Regeringen har i 2009 års klimatproposition vidare uttalat att effektivisering och förnybar energi i transportsektorn är viktiga komponenter i regeringens samlade satsning för en väg ut ur beroendet av fossil energi och för att nå uppsatta klimatmål samt målet om minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 (se prop. 2008/09:163 s. 39). Flera av remissinstanserna betonar vikten av långsiktiga incitament som speglar miljönyttan av biodrivmedlen. För att uppnå detta bör frågan om fortsatta skattelättnader för samtliga eller vissa biodrivmedel bedömas i samband med överväganden om införandet av ett kvotpliktssystem för dessa bränslen samt med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränsle kvalitetsdirektivet. Regeringen lämnar därför de synpunkter som framförts av remissinstanserna, för närvarande utan vidare åtgärd.

7.3 Skattefriheten för vissa biobränslen villkoras av hållbarhetskriterier, m.m.

Regeringens förslag: Skattefriheten i lagen om skatt på energi för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. som förbrukas som bränsle för uppvärmning samt för biogas som förbrukas som drivmedel villkoras av att bränslena uppfyller hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi.

Dagens undantag från skatteplikt för biogas slopas och skattefriheten för biogas åstadkoms i stället genom avdrag i den skattskyldiges deklaration eller återbetalning av skatten.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Regeringens bedömning: Om skattelättnader ges för andra biodrivmedel än biogas bör dessa skattelättnader, från och med den 1 januari 2011, villkoras av att bränslena uppfyller hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi. I den mån skattelättnaderna ges genom regeringsbeslut (s.k. pilotprojektdispenser) bör detta villkor föras in i respektive beslut.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock att också skattefriheten för vätskeformig biogas som bränsle för uppvärmning villkoras av att hållbarhetskriterierna är uppfyllda.

Remissinstanserna: *Statens Jordbruksverk, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Lantbrukarnas Riskförbund (LRF), Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Sveriges kommuner och Landsting* samt *Lantmännen Energi* tillstyrker förslaget. *Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme* och *E.ON Sverige AB* anser att förslaget inte ska genomföras. Dessa instanser påpekar att hållbarhetskriterier inte lagts fast för gasformig biogas som förbrukas för uppvärmning och att skattefriheten för detta bränsle därför inte bör villkoras av hållbarhetskriterierna.

Statens Jordbruksverk och *Statens energimyndighet* anser vidare att även andra biobränslen än de föreslagna bör omfattas av hållbarhets-kriterierna.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Av artikel 17.1 c i direktivet om förnybar energi⁸ följer att biodrivmedel och flytande biobränslen måste uppfylla fastlagda hållbarhetskriterier för att få ges finansiellt stöd. Enligt definitioner i artikel 2, punkterna h) respektive i) i direktivet, avses med *flytande biobränslen* vätskeformiga bränslen för andra energiändamål än för transportändamål, inbegripet el, uppvärmning och kylning, som framställts av biomassa samt med *biodrivmedel* vätskeformiga eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.

Hållbarhetskriterierna ska garantera att biodrivmedel och andra flytande biobränslen framställts på ett hållbart sätt. Syftet med detta är att undvika utarmning av värdefulla naturmiljöer och att säkerställa att användningen av bränslet innebär minskade utsläpp av växthusgaser. Biodrivmedel och andra flytande biobränslen måste uppfylla dessa kriterier för att få tillgodoräknas målen som sätts upp i direktivet, liksom för att få användas för uppfyllande av nationella kvoter eller åtnjuta finansiellt stöd. Kriterierna tar sin utgångspunkt i växthusgasutsläppen för biodrivmedlet ur ett livscykelperspektiv, biologisk mångfald, markanvändning och kollager, se vidare 2009 års energipolitiska proposition (prop. 2008/09:163 s. 21 f.) Med finansiellt stöd bör avses att åtgärden utgör en skattelättnad eller annat driftsstöd till berörda företag som är att betrakta som statsstöd.

Generell skattefrihet gäller i dag för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter (KN-nr 1507-1518), icke syntetisk metanol (KN-nr 2905 11 00) samt fettsyrametylestrar (KN-nr 3824 90 99) som uppvärmningsbränsle enligt regler i lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE (se 7 kap. 3 §). Även skattefrihet för biogas (metan som framställs av biomassa), såväl som uppvärmningsbränsle som drivmedel, följer av regler i LSE (7 kap. 4 § i den lydelse som föreslås i denna lagrådsremiss).

Frågan om fortsatt skattefrihet för biobränslen har behandlats ovan i avsnitt 7.1.3 och 7.2.2. Som ett led i den nödvändiga anpassningen till direktivet om förnybar energi bör skattefriheten i LSE för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. som uppvärmningsbränsle villkoras av att bränslena uppfyller de hållbarhetskriterier som lagts fast i direktivet. Som påpekas av *Svensk Energi*, *Svensk Fjärrvärme* och *E.ON Sverige AB* har hållbarhetskriterier inte lagts fast för gasformig biogas för uppvärmning. Biogas kan visserligen också tillhandahållas i vätskeform, men så vitt kunnat utrönas bör biogas i sådan form inte omfattas av begreppet flytande biobränslen i den mening det har getts i direktivet om förnybar energi. Eftersom således hållbarhetskriterierna inte omfattar biogas som uppvärmningsbränsle, bör inte skattefriheten för biogas med detta användningsområde villkoras av att hållbarhetskriterierna uppfylls.

⁸ 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).

Detta gäller oavsett om biogasen tillhandahålls i vätskeform eller gasform.

En fortsatt skattefrihet för biogas för drivmedelsanvändning bör – i likhet med skattereglernas utformning för övriga biodrivmedel – övervägas i samband med ett eventuellt införande av ett nationellt kvotpliktsystem för bränslen samt med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet⁹. Intill dess ändringar görs av reglerna i LSE, följer dock skattefrihet för biogas som drivmedel enligt uttryckliga bestämmelser i den lagen. Det finns därför anledning att villkora också skattefriheten för biogas som används som drivmedel av att hållbarhetskriterierna uppfylls.

Skattelättnader för andra biodrivmedel än biogas ges i dag genom regeringsbeslut (s.k. pilotprojektsdispenser). Dessa beslut gäller som längst till och med utgången av 2010. I den mån skattelättnader kommer att ges för dessa biodrivmedel även för tid efter 2010, bör säkerställas att denna skattelättnad villkoras av att hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi är uppfyllda.

Regler om kraven på hållbarhetskriterier bör införas i LSE. Det följer för övrigt redan av de gällande miljöskyddsriktlinjerna på statsstödsområdet att skattelättnader (som definitionsmässigt är en form av statsstöd) endast bör tillåtas när det gäller hållbara biobränslen (se punkten 101 av riktlinjerna). Med hållbara biobränslen avses produkter som uppfyller ovan nämnda hållbarhetskriterier (se definitionen i punkten 70, underpunkten 8 i miljöskyddsriktlinjerna). Som framgått av avsnitt 7.1.3 ovan är dagens skattefrihet för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. samt biogas för uppvärmning att betrakta som statsstöd. Däremot är skattefriheten för de bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet, under förutsättning att samtliga sådana bränslen behandlas lika skattemässigt, inte statsstöd. Av den anledningen gör regeringen bedömningen att hållbarhetskriterier inte behöver införas på de biobränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet. Regeringen finner således inte skäl att, som *Statens Jordbruksverk* och *Statens energimyndighet* påtalat, nu göra hållbarhetskriterierna tillämpliga på biobränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet.

Medlemsstaterna är skyldiga att genomföra direktivets bestämmelser senast den 5 december 2010. Energimyndigheten har i sitt regleringsbrev för 2009 fått i uppdrag att närmare utreda hur de delar av direktivet som berör hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen kan genomföras i den svenska lagstiftningen. Härutöver har Sveriges lantbruksuniversitet fått i uppdrag (Jo 2008/3957) att beräkna hur odlingen i Sverige av jordbruksgrödor för biodrivmedel och annan vätskeformig bioenergi, samt produktion av biogas med flytgödsel respektive fastgödsel som råvara, påverkar utsläppen av växthusgaser. Rapporten offentliggjordes i september 2009 och kommer att användas som underlag till den rapport som varje medlemsstat ska överlämna till kommissionen senast den 31 mars 2010. Det är dock lämpligt att redan

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EUT L 350, 28.12.1998, s. 58, Celex 31998L0070).

nu, i samband med att förslag till andra ändringar av LSE läggs fram, också föreslå att skattefriheten för de angivna bränslena villkoras av hållbarhetskriterierna. Den närmare innebörden av dessa kriterier kommer att läggas fast senare, i samband med det närmare genomförandet av direktivet om förnybar energi.

Hållbarhetskriterierna bör därför lämpligen börja tillämpas från och med den 1 januari 2011, dvs. vid prövning av skattefrihet för bränslen som förbrukats eller sålts för förbrukning under den redovisningsperiod som följer närmast efter den tidpunkt då direktivet ska vara genomfört.

Om ett bränsle inte uppfyller hållbarhetskriterierna ska skatt tas ut på bränslet enligt gällande bestämmelser i LSE. Biogas respektive vegetabiliska och animaliska oljor och fetter ska således i dessa fall beskattas i nivå med likvärdigt fossilt bränsle. I dessa fall tas alltså koldioxidskatt ut även för produkter framställda av biomassa. Detta är ett avsteg från den principiella utgångspunkt om noll koldioxidskatt för biobränslen, som lagts fram i avsnitt 5.

Avsteget grundar sig på de tvingande reglerna i dagens energiskatte-direktiv om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle, jfr avsnitt 4.2.1. Direktivet behandlar den punktskatt som medlemsstaterna ska ta ut, utan att skilja mellan om denna skatt är en energiskatt eller en koldioxidskatt. Sverige har valt att ta ut både energiskatt och koldioxidskatt på fossila bränslen. Detta innebär att bestämmelsen i direktivet om att beskatta bränslen för vilka det inte finns minimiskattenivåer, i nivå med den nationella punktskatt som gäller för likvärdigt bränsle, medför att biodrivmedel ska beskattas med den totala skatt som tas ut på det likvärdiga fossila bränslet bensin eller dieselolja. Att mot den bakgrunden underlåta att ta ut koldioxidskatt för ett biodrivmedel som inte uppfyller hållbarhetskriterierna innebär att ett finansiellt stöd ges. Detta är, som nämnts inledningsvis i detta avsnitt, inte tillåtet enligt reglerna i direktivet om förnybar energi.

Om en framtida omläggning av energibeskattningen skulle resultera i en koldioxidskattebefrielse för biobränslen, får det övervägas vilken skatt som ska tas ut på vegetabiliska och animaliska oljor och fetter som inte uppfyller hållbarhetskriterierna.

Vad gäller biogas är det endast punkten 2 av hållbarhetskriterierna i artikel 17 av direktivet om förnybar energi som är relevant. Det rör sig om minskning av växthusutsläpp vid användning av detta bränsle i förhållande till motsvarande fossila bränsle. Anledning saknas att anta att den biogas som i dag framställs i Sverige inte skulle uppfylla dessa krav. För att uppfylla kraven i direktivet om förnybar energi bör ändå skattefriheten för biogas formellt villkoras av att hållbarhetskriterierna uppfylls.

Skattefriheten för biogas åstadkoms enligt nuvarande regler i LSE genom undantag från skatteplikten. Det är nödvändigt för regeringen att ha tillgång till uppgifter om skattefria volymer för att kunna genomföra den statsstödskontroll som Sverige har åtagit sig att göra. De skattefria volymerna bör därför omfattas av deklarationsplikt och skattefriheten ges inom ramen för reglerna om avdrag för skatt eller återbetalning av skatt. Denna omläggning bedöms endast i mindre omfattning öka den administrativa bördan för företagen.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 11 §, 6 kap. 4 § samt 7 kap. 3 § LSE samt införandet av en ny paragraf, 7 kap. 4 §, i denna lag. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

7.4 Omräkning av koldioxid- och energiskattesatserna efter prisutveckling (indexering)

Regeringens förslag: Den årliga omräkningen av koldioxid- och energiskattesatserna motsvarande förändringar i konsumentprisindex för 2010 görs genom ändringar av skattesatserna i lagen om skatt på energi. Omräkningen grundar sig på faktiska förändringar av konsumentprisindex under perioden juni 2008–juni 2009. På motsvarande sätt görs omräkningen av koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen för åren 2011, 2013 och 2015. I dessa fall baseras dock omräkningarna på prognostiserade förändringar i konsumentprisindex. För åren 2012, 2014 samt för 2016 och framåt ska indexomräkningen av skattebeloppen ske genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i lagen om skatt på energi. I dessa fall grundar sig beräkningen på faktiska förändringar i konsumentprisindex.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att de föreslagna indexjusteringarna för 2011, 2013 och 2015 baseras på rena gissningar om den framtida inflationen. Regeringens strävan att i god tid sända signaler till energimarknaderna är vällovlig, men den valda lagtekniska lösningen kan i värsta fall ge motsatt effekt, dvs. öka osäkerheten. Svenska Naturskyddsföreningen anser att det finns skäl för regeringen att se över lagens tekniska konstruktion för att indexeringen på ett smidigt sätt ska kunna förenas med en långsiktig miljöskattepolitik.

Skälen för regeringens förslag: Energi- och koldioxidskattesatserna på fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). På motsvarande sätt anges energiskattesatserna på el i 11 kap. 3 § LSE. Sedan 1994 ska det enligt bestämmelser i LSE ske en årlig indexomräkning av såväl energi- och koldioxidskattesatserna på fossila bränslen som energiskattesatserna på el. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna. Varje år, senast i november, ska regeringen i en förordning lägga fast det kommande kalenderårets koldioxid- och energiskattesatser med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen.

Regeringen föreslår i denna lagrådsremiss ett flertal ändringar av koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen. Av praktiska skäl bör därför inte den årliga indexomräkningen av skattesatserna för de år då sådana ändringar genomförs göras av regeringen genom en förordning senast i november året innan respektive kalenderår. I stället ska hänsyn till förändringarna i konsumentprisindex tas redan i samband med att lagförslag presenteras avseende de skattesatser som bör träda i kraft den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 och den 1 januari 2015.

De nya skattesatser som ska gälla under 2010 baseras på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2008 och juni 2009. Index har under perioden minskat med 0,75 procent. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om energipriserna förändras i motsvarande mån och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt uppkommer inte den effekten.

För 2010 medför indexsänkningen exempelvis att skatten på bensin sänks med 4 öre per liter (5 öre inklusive mervärdesskatt). Regeringen förslår i denna lagrådsremiss att koldioxidskatten höjs med motsvarande 1 öre per kilogram koldioxid. Höjningen motsvarar 2 öre per liter bensin (2,5 öre inklusive mervärdesskatt). Sammanlagt sänks alltså bensinskatten med 2 öre per liter (2,5 öre inklusive mervärdesskatt).

Indexomräkningen av skattesatserna på el för 2010 medför en sänkning för hushåll och servicenäringsenheten med 0,2 öre per kWh i södra Sverige och med 0,1 öre per kWh i norra Sverige. Den skattesats som tillämpas för industrin, jordbruket, skogsbruket och vattenbruket ändras på grund av avrundningsregler.

Indexomräkningarna avseende koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen för åren 2011, 2013 och 2015 ska baseras på prognostiserade förändringar i konsumentprisindex.

Några förslag till ändrade skattesatser på fossila bränslen som ska träda i kraft den 1 januari 2012, den 1 januari 2014, den 1 januari 2016 och framåt föreslås inte nu av regeringen. Detsamma gäller energiskattesatserna på el för 2011 och framåt. För dessa år ska alltså indexomräkning av skattebeloppen ske genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i LSE. I dessa fall grundar sig beräkningen på faktiska förändringar i konsumentprisindex.

Regeringen menar, till skillnad mot *Svenska Naturskyddsföreningen*, att det inte finns skäl för regeringen att se över lagens tekniska konstruktion för att indexeringen på ett smidigt sätt ska kunna förenas med en långsiktig miljöskattepolitik. I stället bör nivåerna på koldioxid- och energiskattesatserna, utöver den årliga indexeringen, anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedel bidrar till att nå målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning, se avsnitt 6.2.

Förslaget föranleder ett slopande av 2 kap. 10 § samt ändringar i 2 kap. 1 § samt 11 kap. 3 § LSE. En ny paragraf, 2 kap. 1 b §, införs.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

8 Fordonsskatt

8.1 Nuvarande system för uttag av fordonsskatt

8.1.1 Principer för skatteuttaget

För nya personbilar tas fordonsskatt ut på grundval av bl.a. bilarnas specifika koldioxidutsläpp per kilometer¹⁰. För äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bestäms fordonsskatten främst utifrån bilarnas vikt. Även fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar bestäms främst utifrån vikt.

En utgångspunkt för uttaget av fordonsskatt för samtliga lätta fordon är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin, finns därför ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon. Tanken är att det sammanlagda skatteuttaget vid en viss genomsnittlig årlig körsträcka ska belasta dieseldrivna och bensindrivna fordon lika. 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. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som används för att höja fordonsskatten för dieseldrivna personbilar för att ta hänsyn till den lägre skatten på dieselolja. Bränslefaktorn tillämpas inte självständigt, utan ingår i den gemensamma miljö- och bränslefaktorn. Den del av den sammanlagda faktorn som benämns miljöfaktor har till syfte att kompensera att avgaskrav för dieseldrivna personbilar är mindre stränga avseende främst partiklar och kväveoxider än för bensindrivna personbilar.

8.1.2 Närmare om det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet

Den koldioxidrelaterade fordonsskatten för personbilar 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 miljö- och bränslefaktorn.

Koldioxidbeloppet uppgår som huvudregel till 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Huvudregeln är tillämplig på fordon som endast kan drivas med konventionella bränslen, dvs. bensin och dieselolja, eller som uppfyller miljöklass Hybrid. Uppgifter om specifika koldioxidutsläpp hämtas från vägtrafikregistret och framgår av fordonens tygodkännande inom EU.

Fordon som kan drivas med både alternativa och konventionella bränslen har i princip två olika utsläppsvärden för koldioxid beroende på vilken typ av bränsle som används. I tygodkännanden och vägtrafikregistret saknas emellertid för närvarande i stor utsträckning rättvisande

¹⁰ Med nya personbilar avses de som är av fordonsår 2006 eller senare eller är av tidigare fordonsår men som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass E1 eller miljöklass Hybrid.

koldioxiduppgifter avseende körning med alternativa bränslen. Detta gäller generellt för bilar som kan drivas med etanol, men också i viss utsträckning för bilar som kan drivas med natur- eller biogas. Mot bakgrund härav och med hänsyn till att koldioxidutsläppet generellt är lägre om ett fordon drivs med dessa bränslen jämfört med konventionella 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 annan gas än gasol (se prop. 2005/06:65, s. 89). Om det finns rättvisande koldioxiduppgifter i vägtrafikregistret avseende körning med sådana drivmedel, ska dessa användas. Koldioxidbeloppet tas även i dessa fall ut med 10 kronor per gram.

Miljö- och bränslefaktorn för dieselbilar är 3,3 för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av 2007 och 3,15 för bilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2007. Den lägre miljö- och bränslefaktorn infördes den 1 januari 2008 med motiveringen att avgaskraven avseende partiklar och kväveoxider för nya dieselpersonbilar närmar sig kraven för bensinpersonbilar.

Vid sidan av de förslag angående fordonsskatt som redogörs för nedan, har regeringen i budgetpropositionen för 2010, prop. 2009/10:1, volym 1, s. 183 (se även klimatpropositionen, 2008/09:162) gjort bedömningen att miljöbilar bör undantas från fordonsskatt i fem år i syfte att påskynda utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. Detta förslag behandlas i en särskild lagrådsremiss.

8.2 Ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten

Regeringens förslag: Koldioxidbeloppet i den koldioxidbaserade fordonsskatten höjs från 15 till 20 kronor per gram koldioxid som bilen släpper ut per kilometer. Utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut höjs från 100 gram till 120 gram koldioxid per kilometer.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet* ställer sig bakom en ökad koldioxidifferentiering av fordonsskatten men förespråkar en starkare differentiering. *Vägverket*, *Statens energimyndighet*, *Svenska Biogasföreningen*, *Svenska Gasföreningen*, *Svenska Naturskyddsföreningen*, *Gröna Bilister* och *Sveriges Åkeriföretag* ifrågasätter den högre utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut. En högre utsläppsnivå premierar inte ytterligare energieffektivisering då allt fler bilar har utsläpp under 120 gram per kilometer. När EU:s regelsystem för att reglera koldioxidutsläpp från fordon fått fullt genomslag 2015, kommer en avsevärd del av nybilsförsäljningen att vara bilar med utsläpp som understiger 120 gram.

Skälen för regeringens förslag: För att öka styrningen mot lägre koldioxidutsläpp i den koldioxidrelaterade fordonsskatten föreslår regeringen att det belopp som tas ut per gram koldioxid som bilen släpper ut

per kilometer höjs från 15 till 20 kronor. Därmed ges ett ökat incitament till köp av bilar med låga koldioxidutsläpp. För bilar som kan drivas med alkohol eller gas föreslås inte någon höjning utan nuvarande belopp om 10 kronor per gram koldioxid som bilen släpper ut per kilometer kvarstår.

För att öka koldioxidrelateringen utan att det totala fordonsskatteuttaget ökar föreslår regeringen att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut höjs. En höjning från 100 gram till 120 gram per kilometer bedöms leda till ett i sin helhet oförändrat skatteuttag.

Förslagen föranleder ändringar i 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

8.3 Justeringar i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade skatteuttaget

Regeringens förslag: Miljöfaktorn för dieseldrivna personbilar görs om till ett fast miljötillägg den 1 januari 2011. För bilar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten tagna i bruk före den 1 januari 2008 tas miljötillägg ut med 500 kronor och för bilar tagna i bruk från och med den 1 januari 2008 tas miljötillägg ut med 250 kronor. Beräkningsgrunden för storleken på bränslefaktorn ändras och bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensin och dieselolja. Bränslefaktorn för dieselbilar sänks till 2,55 den 1 januari 2011 som en följd av att faktorn kalibreras om och att skatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter. Den 1 januari 2013 sänks bränslefaktorn till 2,4, som en följd av att energiskatten på dieselolja då höjs med ytterligare 20 öre per liter.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket* anför att ett fast miljötillägg leder till ett missgynnande av dieselbilar med låga utsläpp av koldioxid. Även *Svenska Naturskyddsföreningen* ifrågasätter att miljöfaktorn ersätts med ett fast miljötillägg och menar att detta kommer att leda till onödigt höga utsläpp av föroreningar.

Skälen för regeringens förslag

Miljöfaktorn görs om till ett fast miljötillägg

Den s.k. miljöfaktorn ska beakta dieselbilens högre utsläpp av kväveoxid och partiklar. Fordonsskatten höjs för närvarande med 30 procent (miljöfaktor 1,3) eller 15 procent (miljöfaktor 1,15) av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbelopp. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 tillämpas den högre miljöfaktorn medan för bilar som

tagits i bruk från och med den 1 januari 2008 tillämpas den lägre miljöfaktorn.

Det förhållandet att grundbeloppet och koldioxidbeloppet i den koldioxidrelaterade fordonsskatten räknas upp med en miljöfaktor medför att skattekostnaden, bl.a. relaterat till kväveoxidutsläpp och partiklar, blir högre ju högre de specifika koldioxidutsläppen är per kilometer. De avgaskrav som ska uppfyllas avseende bl.a. kväveoxidutsläpp och partiklar är emellertid lika för bilar upp till 2,5 ton, och det är mycket få dieseldrivna personbilar som väger mer än 2,5 ton. Nuvarande utformning innebär således att miljöfaktorn, och därmed också höjningar av koldioxidbeloppet, slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar i de högre utsläppsintervallen. Att bryta ut miljöfaktorn och göra om den till ett fast tillägg ger en mer korrekt och rättvis beskattning för dieslbilar jämfört med motsvarande bensinbilar, och en mer likformig beskattning i förhållande till avgaskrav. *Vägverket* och *Svenska Naturskyddsföreningen* invänder att en sådan åtgärd missgynnar dieslbilar med låga koldioxidutsläpp. Enligt regeringens mening är det emellertid inte motiverat att ett belopp som tas ut med anledning av bilarnas högre utsläpp av kväveoxid och partiklar ska vara större för personbilar med högre koldioxidutsläpp när dessa i detta avseende ska uppfylla samma avgaskrav som bilar med lägre utsläpp av koldioxid. Därutöver är miljö tillägget endast en begränsad del av det totala fordonsskatteuttaget och bör inte ha en mer påtaglig påverkan på bilköpare. Regeringen föreslår därför att miljöfaktorn görs om till ett fast belopp i form av ett miljö tillägg.

Miljö tilläggets storlek bör beloppsmässigt motsvara nuvarande miljöfaktor för en genomsnittlig dieseldriven bil. Regeringens förslag är att miljöfaktor för bilar som tagits i bruk efter utgången av 2007 görs om till ett fast tillägg på 250 kronor. För bilar tagna i bruk före denna tidpunkt föreslås miljö tillägget vara 500 kronor.

Efter det att miljöfaktor gjorts om till ett fast tillägg kvarstår bränslefaktorn i det koldioxidrelaterade systemet. Bränslefaktorn påverkas inte av datum för ibruktagande av bilen.

Bränslefaktorn kalibreras om

Utgångspunkten är, som nämnts i avsnitt 8.1, att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för en specifik bil oavsett om den drivs med en dieselmotor eller bensinmotor. Den lägre energiskatten på dieselolja, jämförd med energiskatten på bensen, motiverar därför ett skattepåslag för dieslbilar i form av en bränslefaktor i den koldioxidrelaterade fordonsskatten eller en högre fordonsskatt i den viktbaserade fordonsskatten.

Bränslefaktorn och den högre fordonsskatten har bestämts utifrån en rimlighetsbedömning med hänsyn till genomsnittliga körsträckor, genomsnittlig bränsleförbrukning m.m. Storleken på bränslefaktorn och den högre fordonsskatten bygger således på brukandet hos en genomsnittlig bilist.

Det sätt som hänsyn tas till den olika skattebelastningen på drivmedel innebär således att dieslbilar har en högre fast årlig skatt (fordons-

skatten) än bensinbilar, men en lägre rörlig skatt (skatten på dieselolja). För bensinbilar är den fasta skatten således lägre, men de har en högre rörlig skatt. Vid användandet av en bränslefaktor kommer det totala skatteuttaget att vara lika för bensinbilar och dieslbilar vid en viss körsträcka även om drivmedelsskatten för dieslbilar är lägre. Fordonsskattens andel av det totala skatteuttaget minskar ju mer dieselbilen körs. Vid längre körsträckor kommer det således att vara fördelaktigare skattemässigt med dieseldrift. Vid en körsträcka som understiger den körsträcka då det totala skatteuttaget är lika, kommer det totala skatteuttaget att vara lägre för bensinbilar. Beroende på i vilken utsträckning ett fordon används kommer således skatteuttaget att gynna respektive missgynna de olika motoralternativen.

Den koldioxidbaserade fordonsskatten ska styra mot lägre utsläpp av koldioxid. Det är därför angeläget att den fördel som dieslbilar ofta har med ett lägre koldioxidbelopp inte tas tillbaka genom en för hög bränslefaktor¹¹. I den koldioxidbaserade fordonsskatten leder dock den nuvarande bränslefaktorn enligt regeringens mening till ett för högt totalt skatteuttag för dieslbilar. Eftersom en dieselmotor generellt sett använder bränslet mer effektivt, släpper en bil ut mindre koldioxid per kilometer om motorn drivs med dieselolja jämfört med bensin, om bilarna är lika stora. Nuvarande bränslefaktor är därför för hög eftersom den bygger på att den sammanlagda skattebelastningen för en genomsnittlig bilist ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. I stället bör utgångspunkten vara att storleken på bränslefaktorn beräknas utifrån skillnaden i drivmedelskatt för bensin och dieselolja för en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka. Därmed tas hänsyn till att dieslbilar allmänt sett har lägre specifika koldioxidutsläpp per kilometer. Regeringen föreslår därför att en dieselbilist ska betala extra fordonsskatt motsvarande vad denna bilist skulle betalat in i energiskatt på dieselolja om den var lika hög som bensinskatten.

För att beräkna bränslefaktorn med utgångspunkt i skillnaden i energiskatt mellan bensin och dieselolja kan energiskatten räknat per kWh användas som referens. Energiskatten på bensin, miljöklass 1, är 3,08 kronor per liter (34,2 öre per kWh). För dieselolja, miljöklass 1, uppgår energiskatten till 1,33 kronor per liter (13,4 öre per kWh)¹². Med denna utgångspunkt ska fordonsskatten vara lika för bilar med samma specifika koldioxidutsläpp (gram per kilometer), exklusive miljötillägget, oavsett om de drivs med bensin eller dieselolja, när drivmedelsskatten är lika per kWh.

Formeln för att kalibrera bränslefaktorn (BF) är:

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

¹¹ Samma resonemang gör sig inte gällande avseende dieslbilar i den viktbaserade fordonsskatten eftersom hänsyn inte tas till utsläpp av koldioxid vid bestämmandet av skatten.

¹² I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselanvändning av miljöklass 1.

För en genomsnittlig dieseldriven personbil är fordonsskatten utan bränslefaktor 1 360 kronor. Energiskattesubventionen erhålls genom att skillnaden mellan energiskatt på dieselolja och bensin (inklusive moms) multipliceras med genomsnittlig körsträcka och drivmedelsförbrukning. Energiskattesubventionen beräknas till 2 319 kronor ($2,061 * 1,25 * 1500 * 0,6$). För beräkningen inom parentes anger 2,061 nuvarande skillnad i kronor per liter i energiskatt mellan bensin och dieselolja. 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: $BF = (1360 + 2319) / 1360 \approx 2,7$. Miljötillägget ligger utanför kalibreringen eftersom avgaskraven inte har något att göra med drivmedelsbeskattningen. Beräkning av bränslefaktor har beaktat att moms normalt ingår i drivmedelskostnaden.

Bränslefaktor uppgår till 3,0 när denna inte ingår som en del av miljö- och bränslefaktor. Kalibrering utifrån den nya utgångspunkten innebär i sig att bränslefaktor sänks från 3,0 till 2,7. Till detta kommer den ytterligare sänkning i två steg som föranleds av höjd energiskatt på dieselolja (se nedan). Dieseldrivna personbilar kommer även fortsättningsvis att betala mer i fordonsskatt än motsvarande bensinbil, men skillnaden blir mindre.

Sänkt bränslefaktor vid höjd skatt på dieselolja

Vid förändringar av den beloppsmässiga skillnaden i energiskatt mellan bensin och dieselolja ska bränslefaktor i den koldioxidbaserade fordonsskatten och motsvarande skatteskillnad i den viktbaserade fordonsskatten justeras. Ändringarna i den viktbaserade fordonsskatten behandlas i avsnitt 8.5. Om skatten på dieselolja höjs med 0,20 kronor per liter (0,25 kronor per liter inklusive moms) innebär det att skillnaden i energiskatt mellan bensin respektive dieselolja minskar från 2,061 kronor per liter till 1,861 kronor per liter. Det innebär att energiskattesubventionen för diesel blir 2 094 kronor per år ($1,861 * 1,25 * 1500 * 0,6$). Bränslefaktor (BF) beräknas med samma formel som ovan. Det innebär, när typbilisten används som grund, att:

$BF = (1\ 360 + 2\ 094) / 1\ 360 \approx 2,55$ vid 20 öres höjning, och

$BF = (1\ 360 + 1\ 869) / 1\ 360 \approx 2,4$ vid 40 öres höjning.

När skatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter den 1 januari 2011 föreslår därför regeringen att bränslefaktor sammantaget sänks till 2,55. När skatten på dieselolja ytterligare höjs den 1 januari 2013 föreslås att bränslefaktor sänks från 2,55 till 2,4.

Förslagen föranleder ändringar i 2 kap. 7 och 10 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227).

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

8.4 Följändringar i den viktbaseade fordonsskatten

Regeringens förslag: Fordonsskatten för de bilar som beskattas efter vikt höjs för bensindrivna personbilar med 3 procent och sänks för dieseldrivna personbilar med 4 procent den 1 januari 2011. Fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar sänks samtidigt till EU:s minimiskattenivåer för tunga lastbilar.

Den 1 januari 2013 sänks fordonsskatten för dieseldrivna personbilar ytterligare med cirka 4 procent.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* och *Vägverket* menar att den sänkta fordonsskatten för äldre dieslbilar kan leda till att de behålls längre i trafik. *Sveriges Åkeriföretag* anser att är positivt att fordonsskatten sänks för alla tunga lastbilar men lyfter särskilt fram behovet av nya incitament för investering i nya, mer miljövänliga lastbilar. Även *AB Volvo* stöder regeringens förslag att sänka fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar. *Bil Sweden* och *Motorbranschens Riksförbund* påpekar att nya tunga fordon drabbas av höjd dieselskatt men med oförändrad fordonsskatt jämfört med idag. *Företagarna* och *Skogsindustrierna* menar att en sänkning av fordonsskatten är bra, men uttrycker oro för att det inte alltid räcker för att kompensera företagens för dieselskatt höjningarna.

Skälen för regeringens förslag: Vid större ändringar av den koldioxidrelaterade fordonsskatten bör följändringar göras för bilarna i den viktbaseade fordonsskatten. Därigenom undviks att de äldre fordonen, som allmänt sett är sämre från och miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, beskattas lindrigare. Eftersom koldioxidbeloppet höjts från 15 till 20 kronor i den koldioxidbaseade fordonsskatten bör fordonsskatten för de personbilar som beskattas efter vikt höjas i motsvarande grad. Förslaget innebär höjningar för de drygt två miljoner bensindrivna bilarna i det viktbaseade systemet med 3 procent av nuvarande fordonsskattebelopp. För dieseldrivna bilar medför förslaget inte någon skattehöjning. Skälet är att förslaget om att öka koldioxidrelateringen i den koldioxidrelaterade fordonsskatten inte ger ett högre skattuttag i genomsnitt för dieseldrivna bilar.

Eftersom energiskatten på dieselolja höjs med sammanlagt 40 öre per liter (se avsnitt 7.2.1), utan att någon motsvarande höjning görs av energiskatten på bensin, föreslår regeringen att skillnaden i fordonsskatten mellan bensin- och dieseldrivna personbilar minskas i motsvarande mån. Detta innebär att fordonsskatten för dieselpersonbilar i den viktbaseade fordonsskatten sänks med 4 procent vid den första höjningen av energiskatten på dieselolja med 20 öre per liter (25 öre per liter inklusive moms), och drygt 4 procent vid den andra höjningen. Sänkningarna beaktar ändringar i den koldioxidbaseade fordonsskatten (införande av ett fast miljötillägg, det höjda koldioxidbeloppet och en högre utsläppsnivå för uttag av koldioxidbelopp).

Som redovisats i avsnitt 7.2.1 ska energiskatten på dieselolja höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. Det medför ett högre kostnadsläge för svenska vägtransporter. För att delvis kompensera den tunga

vägtrafiken för ökade skattekostnader, bör fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestämmas till de belopp som motsvarar de miniminivåer som anges i direktiv 1996/62/EG för tunga lastbilar¹³ (Eurovinjettdirektivet). Genom att tillämpa minimiskattenivåerna redan från 2011 kommer den tunga trafiken att kompenseras fullt ut för den inledande höjningen av skatten på dieselolja. Det är först vid den andra höjningen som det blir en nettoskattehöjning för den tunga trafiken.

Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar tas ut med olika belopp beroende på om de uppfyller de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005, eller strängare avgaskrav. Den lägre skattenivån för de lastbilar och bussar som uppfyller dessa avgaskrav har bestämts till de miniminivåer som föreskrivs i Eurovinjettdirektivet. Denna skattelättnad upphör dock den 1 oktober 2009 (se prop. 2005/06:167, bet. 2005/06:SkU27, rskr. 2005/06:290) *Motorbranschens Riksförbunds* och *Sveriges Åkeriföretag* pekar på att det utifrån dagens beskattning av nya tunga lastbilar och tunga bussar inte sker någon sänkning av fordonsskatten. Regeringen menar dock att den nuvarande lägre fordonsskatten för vissa tunga fordon ska ses i ett separat sammanhang. Den skattelättnad som har utgått för dessa fordon har införts för en begränsad period för att gynna fordon med lägre miljöpåverkan. Efter det att denna period löpt ut är det inte längre aktuellt att i ett miljöperspektiv även fortsättningsvis gynna dessa fordon. Fordonsskatten för dessa fordon kommer således att återgå till den normala skattenivån för dessa bilar, vilken är betydligt högre. Den föreslagna sänkningen av fordonsskattenivåerna leder därmed till ett lägre permanent fordonsskatteuttag.

Förslagen föranleder ändringar i 2 kap 12 § samt bilaga 2 och 3 till vägtrafikskattelagen samt bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

8.5 Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar

Regeringens förslag: Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar som tas i bruk för första gången efter 2010 inordnas i den koldioxidrelaterade fordonsskatten.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen*, *Vägverket* och *Lantbrukarnas Riksförbund* är positiva till att inordna lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten. *Transportstyrelsen*

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.07.1999 s. 42 Celex 31999L0062).

framhåller att lätta bussar och husbilar troligen kommer att sakna uppgift om specifika koldioxidutsläpp.

Skälen för regeringens förslag: För personbilar klass II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar bestäms fordonsskatten utifrån huruvida fordonet kan, respektive inte kan, drivas med dieselolja samt fordonets skattevikt. Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar omfattas således inte av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. Det främsta skälet har varit att det tidigare inte funnits uppgifter i vägtrafikregistret om dessa bilar utsläpp. För nya lätta lastbilar är dock, från och med den 1 januari 2008, uppgift om specifika koldioxidutsläpp obligatoriskt vid typgodkännande.

Generellt sett är fordonsskatten för dessa fordon lägre än för jämförbara personbilar (personbilar klass I). Dessa bilar är alltså skattemässigt gynnade jämfört med motsvarande personbil. Skillnaden är särskilt tydlig när det gäller dieselfordon men finns också för tyngre bensinfordon. För lätta lastbilar m.m. som ger upphov till låga koldioxidutsläpp, t.ex. bilar som kan drivas på bio- och naturgas, kan fordonsskatten dock vara högre än för jämförbara personbilar klass I. Den lägre skattenivån kan därutöver ifrågasättas, eftersom dessa bilar inte behöver uppfylla lika strikta utsläppskrav som personbilar och därför utövar större miljöpåverkan än genomsnittliga personbilar. En beskattning av samtliga lätta bilar utifrån koldioxidutsläpp ger, enligt regeringens mening, en tydligare miljöstyrning och en renodling av fordonsskattens utformning. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar inordnas i den koldioxidrelaterade fordonsskatten.

Nuvarande miljö- och bränslefaktor i den koldioxidrelaterade fordonsskatten kommer att medföra förhållandevis stora höjningar av fordonsskatten för vissa dieseldrivna lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar, jämfört med nuvarande fordonsskatt för dessa fordon. Konsekvenserna av en sådan höjning av fordonsskatten får enligt regeringens mening anses oskäligen för dem som tidigare köpt dessa bilar, framför allt eftersom dessa ofta utgjort en investering i små eller medelstora företag. Äldre lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar föreslås därför kvarstå i den viktbaserade fordonsskatten.

I samband med införandet av koldioxidrelaterad fordonsskatt begränsades tillämpningen till nyare personbilar genom att bilarna inte skulle vara äldre än ett visst fordonsår, såvida de inte uppfyllde de vid tidpunkten för införandet obligatoriska avgaskraven (Miljöklass 2005). Det innebär att bilar köpta vid samma tidpunkt kan beskattas med stöd av olika regelsystem, dvs. antingen utifrån vikt eller specifika koldioxidutsläpp, beroende på vilken miljöklass som de uppfyller. Detta får anses mindre lämpligt för nu aktuella fordon med hänsyn till att ett infogande i den koldioxidrelaterade fordonsskatten medför större skattehöjningar för ett stort antal fordon. Den koldioxidbaserade fordonsskatten bör därför endast omfatta nya lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar, dvs. bilar som köpts från och med ikraftträdande av förslaget.

Såsom *Transportstyrelsen* anför finns det inte uppgifter om specifika koldioxidutsläpp för bl.a. lätta bussar i vägtrafikregistret. Enligt regeringens mening bör det vara möjligt att uppskatta dessa utsläpp vid avsaknad av sådan uppgift. Detta bör kunna göras på samma sätt som för de personbilar för vilka det i vägtrafikregistret inte finns uppgift om

koldioxidutsläpp. De faktorer som används för att kunna bestämma utsläppsvärden när uppgifter saknas för personbilar finns även att tillgå i vägtrafikregistret för dessa bilar. Det underlag som främst torde krävas för att bestämma storleken på ett fordon koldioxidutsläpp är uppgift om drivmedel, effekt, tjänstevikt (och totalvikt) samt växellåda.

Förslaget innebär att skillnaderna i beskattning mellan jämförbara lätta lastbilar och personbilar kommer att undanröjas på sikt. Till följd härav undanröjs också förekomsten av att dieseldrivna personbilar huvudsakligen av skatteskäl byggs om till och registreras som lastbilar. Effekter av ett infogande av lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten bedöms ur ett miljöperspektiv inledningsvis vara liten eftersom förslaget inte berör befintliga fordon. Den koldioxidbaserade fordonsskatten kan dock öka efterfrågan på nya fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, eftersom dessa fordon generellt sett får en lägre fordonsskatt jämfört med motsvarande konventionella fordon. På motsvarande sätt kan efterfrågan på konventionella fordon som ger upphov till låga koldioxidutsläpp öka. En temporär konsekvens av förslaget är att nybilsförsäljningen av lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar efter den 1 januari 2011 kan påverkas.

Förslaget föranleder ändringar i 1 kap. 1 §, 2 kap. 7 och 11 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) samt 1 och 3 §§ lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

8.6 Sänkt fordonsskatt för tunga elhybridbussar

Regeringens förslag: Fordonsskatten för tunga elhybridbussar sänks till samma skattenivå som gäller för bensindrivna tunga bussar.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2010.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket*, *AB Volvo* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker förslaget. *Vägverket*, *AB Volvo*, *Gröna Bilister*, *Bussbranschens riksförbund* och *Scania CV AB* menar att ett krav på en kilometer körsträcka med hastigheten 50 kilometer per timme inte är relevant som ett krav på bränslebesparing.

Skälen för regeringens förslag: Hybridisering med el är en lovande teknik för att minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid från tunga bussar. Den största potentialen finns inom tätortstrafik, till exempel stadsbussar. För att ge ett incitament till inköp av elhybridbussar föreslår regeringen därför att även elhybridbussar omfattas av den lägre skattenivån som gäller för bussar som inte kan drivas med dieselolja.

Den lägre skatten för elhybridbussar föreslås begränsas till sådana bussar som uppfyller den definition av elektriska hybridfordon som tagits fram av FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). För att begränsa lättningen till energieffektiva bussar föreslår regeringen att dessa bussar utöver UNECE:s definition ska kunna köras under minst 4 timmar så att energilagret belastas med en medeleffekt om minst 10 kW, och att energilagret kan ta emot 60 kW i medeleffekt under minst 18 sekunder

från bussens rörelseenergi. De i promemorian föreslagna kraven är, som remissinstanserna anför, inte relevanta som krav för bränslesparning.

De uppgifter som krävs för att kunna identifiera de bussar som omfattas av den lägre skattesatsen finns inte tillgängliga i vägtrafikregistret. Nyregistreringen av hybridbussar förväntas dock vara begränsad och torde inte vara mer än ett tiotal under 2010. Bedömningen av om en buss anses som hybridbuss i skattesammanhang kan därför göras i varje enskilt fall, genom att exempelvis begära in handlingar som styrker de uppställda kraven, utan att det leder till en betungande administration. Transportstyrelsen har möjlighet att föra in dessa uppgifter i vägtrafikregistret med stöd av förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Förslagen föranleder ändringar i 1 kap. 3 § samt bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (2006:227).

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

I avsnitt 8.5 lämnas en bedömning avseende uttaget av fordonsskatt i övrigt för tunga bussar samt även för tunga lastbilar.

8.7 Effekter på skatteuttaget för lätta fordon

När alla ändringar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten beaktas får de flesta dieseldrivna personbilar sänkt fordonsskatt. En sänkt bränslefaktor från 3 till 2,4 ger en lägre fordonsskatt på mellan 800 och 1 000 kronor per år för dieseldrivna personbilar. Äldre dieselbilar med mycket låga specifika koldioxidutsläpp kan dock få en begränsad höjning med anledning av att det utbrutna miljötillägget för bilar som tagits i bruk före 2008 är högre än den nuvarande miljöfaktorn för dessa bilar. Höjningen för dessa bilar kan när reformen fått fullt genomslag – fr.o.m. den 1 januari 2013 när bränslefaktorn är 2,4 och med ett miljötillägg på 500 kronor – som mest uppgå till 176 kronor per år. Bensindrivna bilar som släpper ut mer än 180 gram koldioxid per kilometer (cirka 0,75 liter per mil) får höjd fordonsskatt, medan bensindrivna bilar som släpper ut mindre än 180 gram får sänkt fordonsskatt. Personbilar som kan drivas med alternativt bränsle (t.ex. etanol) får en sänkt skatt med 200 kronor per år, vilket är en följd av att utsläppsnivån för när koldioxidbelopp tas ut föreslås ändras från 100 gram till 120 gram koldioxid per kilometer.

Fordonsskatten för de vanligast förekommande dieseldrivna lätta lastbilarna kommer att höjas med 500–3 000 kronor för de bilar som kommer att omfattas av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. För bensindrivna lätta lastbilar kommer skatten att sänkas med cirka 100 kronor för de mindre bilarna. Fordonsskatten för de större bensindrivna lätta lastbilarna höjs med upp till 500 kronor.

För bensindrivna personbilar i den viktbaserade fordonsskatten höjs fordonsskatten. Höjningen uppgår till 50 kronor för en bensinbil som väger mellan 1 401 och 1 500 kg. För en dieseldriven personbil som omfattas av den viktbaserade fordonsskatten och som väger mellan 1 401 och 1 500 kg, innebär förslaget att fordonsskatten sänks med 227 kronor per år från och med den 1 januari 2011 och med ytterligare 227 kronor per år från och med den 1 januari 2013. För en dieseldriven personbil i det viktbaserade systemet med den lägsta skattevikten (0-900 kg) sänks

fordonsskatten från 2 187 kronor per år till 2 008 kronor per år från den 1 januari 2013.

Fordonsskatten för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar som beskattas utifrån fordonets vikt påverkas inte av förslagen. Den höjda skatten på dieselolja med 50 öre inklusive moms innebär för en tygbilist att kostnaden för dieselolja samtidigt ökar med 450 kronor per år (0,60 liter per mil*1500 mil*0,50 kronor per liter).

9 Konsekvenser

9.1 Inledning

Det svenska målet för minskade utsläpp av växthusgaser innebär en reduktion av utsläppen av växthusgaser om 40 procent utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, vilket motsvarar en reduktion av utsläppen med 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter fram till 2020 jämfört med 1990 års utsläpp. För att nå målet ska utvecklade ekonomiska styrmedel sammantaget minska utsläppen av växthusgaser med två miljoner ton till 2020 enligt 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162, s.12 och 60). Två miljoner ton koldioxidekvivalenter motsvarar cirka tre procent av utsläppen från Sverige per år. Det är den mängd koldioxid som ungefär släpps ut från användandet av knappt 800 000 personbilar per år (fordonsparken i Sverige består av cirka 4 500 000 personbilar). Förslagen i denna lagrådsremiss bedöms sammantaget leda till en reduktion av utsläppen med 0,68 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

9.2 Offentligfinansiella effekter

I budgetpropositionen för 2010 redovisas offentligfinansiella effekter av förslagen i denna lagrådsremiss, se vidare prop. 2009/10:1, volym 1, tabell 7.8, s. 192.

9.3 Miljöeffekter

Det finns uppenbara svårigheter att korrekt ange minskning av koldioxidekvivalenter utsläpp för respektive skatteförändring. Det finns många faktorer som påverkar utsläppen såsom oljepris, teknisk utveckling och konjunkturutveckling. I syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen genomförs en kontrollstation 2015. Kontrollstationen kan komma att leda till justeringar av styrmedel. På grund av denna kontrollstation anges minskningar av utsläppen till 2015. Utsläppsreduktionerna redovisas i detalj i 2009 års klimatproposition (se tabell i prop. 2008/09:162, s. 237–239)

9.3.1 Åtgärder utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter

Förslaget om att 2011 höja koldioxidskatten från 21 till 30 procent av den generella nivån för fossila uppvärmningsbränslen för industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter och för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bedöms leda till att koldioxidutsläppen minskar med 0,15 miljoner ton per år. När skatten ytterligare höjs till 60 procent 2015 bedöms de årliga koldioxidutsläppen minska med 0,5 miljoner ton per år.

Förslagen om höjd begränsningsnivå inom 0,8-procentregeln till 1,2 procent 2011 och med slopande av regeln 2015 samt minskad återbetalning av koldioxidskatten för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, från 2,38 till 0,90 kronor per liter, bedöms reducera utsläppen av koldioxid relativt marginellt.

Omläggningen av energiskatt efter energiinnehåll på fossila uppvärmningsbränslen för hushåll, service och värmeverk på 8 öre per kWh innebär att naturgas och kol beskattas högre jämfört med nuvarande beskattning. Energiskattesatsen på eldningsolja är referensnivå och ändras inte. Förbrukningen av naturgas och kol kan reduceras något med marginellt lägre koldioxidutsläpp som följd.

Förslaget om att införa energiskatt per energiinnehåll för fossila uppvärmningsbränslen för industrin utanför handelsystemet och för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bedöms leda till att koldioxidutsläppen begränsas med 0,15 miljoner ton per år.

9.3.2 Åtgärder inom EU:s system för handel med utsläppsrätter

Förslaget om att slopa koldioxidskatten för industrianläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter medför inte ökade koldioxidutsläpp. En koldioxidskatt i Sverige reducerar inte de totala koldioxidutsläppen från utsläppskällor inom handelssystemet, utan påverkar endast var utsläppen sker inom handelssystemet. Det innebär att alla förändringar av beskattning av fossila bränslen inom handelssystemet inte får någon global klimateffekt. Om fossilbränsleförbrukningen ökar inom Sverige kan det dock försvåra uppfyllande av målet för 50 procent andel förnybar energi i Sverige.

Förslaget om att sänka koldioxidskatten från 15 till 7 procent i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet innebär, tillsammans med införandet av energiskatt på fossila uppvärmningsbränslen, ungefär samma totala skattebelopp som i dag för eldningsolja. Skatten på naturgas ökar dock med motsvarande 0,8 öre per kWh jämfört med nuvarande nivå i kraftvärmeanläggningar. Nuvarande koldioxidskatt i värmeverken på 94 procent av generell nivå kvarstår. Det innebär följaktligen att de föreslagna ändringarna som rör kraftvärme- och värmeverk inom handelssystemet inte försvårar uppfyllandet av målet för andel förnybar energi jämfört med nuvarande regler.

9.3.3 Fordonsskattereform inklusive höjd energiskatt på dieselolja

Totalt sett bedöms fordonsskattereformen inklusive höjd energiskatt på dieselolja minska koldioxidutsläppen med cirka 0,15 miljoner ton per år. Cirka hälften av utsläppsreduktionen bedöms komma från personbilar och hälften från övriga fordon. Den höjda energiskatten på dieselolja bedöms bidra med utsläppsreduktioner på cirka 0,1 miljoner ton av dessa och övriga 0,05 miljoner ton följer av den ökade koldioxidrelateringen av fordonsskatten.

Effekterna på koldioxidutsläppen av sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar, samt för tunga lastbilar och bussar, är osäker. Å ena sidan innebär sänkt fordonsskatt att det är billigare att köra bil vilket tenderar att öka koldioxidutsläppen, men å andra sidan innebär lägre fordonsskatt för dieselpersonbilar en ökad stimulans till att köpa och äga dieseldrivna personbilar (i stället för bensinpersonbilar), vilket tenderar att minska koldioxidutsläppen. Sammantaget bedöms effekterna på koldioxidutsläppen av dessa förslag vara oförändrade.

9.4 Samhällsekonomiska effekter

Beskattningsinstrumentet utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter som bedöms leda till att uppsatta mål kan nås kostnadseffektivt, dvs. till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Konjunkturinstitutet har analyserat vissa skatteförslag från Klimatberedningen¹⁴. Analysen visar att en minskad nedsättning av koldioxidskatten för industri utanför handelsystemet och för jord- och skogsbruket leder till reduktion av koldioxidutsläpp till en låg marginalkostnad. Dessa åtgärder kan således motiveras av samhällsekonomiska skäl. I sammanhanget bör också nämnas att den energiintensiva industrin i allt väsentligt ingår i handelssystemet och därmed inte påverkas av dessa minskade nedsättningar. Risken för koldioxidläckage bedöms därför vara mindre i dag än innan den energiintensiva industrin var inkluderad i handelssystemet.

Även förslaget om höjd begränsningsnivå inom 0,8-procentregeln till 1,2 procent med slopande av regeln 2015 bedöms öka den samhällsekonomiska effektiviteten. Förslagen om energiskatt per energiinnehåll för fossila uppvärmningsbränslen bedöms främja att målen om andel förnybar energi och effektivare energianvändning nås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Höjningen av energiskatten på dieselolja i kombination med sänkt fordonsskatt bedöms öka den samhällsekonomiska effektiviteten i uppfyllandet av klimat- och energipolitiska mål, eftersom en minskad årlig fordonsskatt (fast kostnad) ersätts med ökad skatt på bränsleförbrukning (rörlig kostnad). Om ekonomitankning visar sig öka väsentligt som en följd av högre energiskatt på dieselolja kan den samhällsekonomiska effektiviteten – mindre skatteintäkter till Sverige och att de koldioxid-

¹⁴ En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik, Konjunkturinstitutet Specialstudie nr 18 juni 2008.

utsläpp som härrör från ökad ekonomitankning ökar grannländernas koldioxidutsläpp – ifrågasätts.

9.5 Administrativa kostnader

De administrativa kostnaderna för Skatteverket bedöms reduceras marginellt till följd av förslaget om att slopa 0,8-procentsregeln. Slopande medför även ett enklare regelverk för berörda företag. Införandet av skatteplikt för biogas (metan som framställs av biomassa) samt kontroll av uppfyllande av hållbarhetskriterierna för biobränsle kan medföra något ökade kostnader för Skatteverket och berörda företag. Sänkningen av fordonskatten för tunga fordon ned till EU:s miniminivå innebär en förenkling av fordonskatteuttaget, vilken bedöms underlätta för både Skatteverket och berörda fordonsägare. Övriga förslag bedöms inte leda till i någon större utsträckning förändrade administrationskostnader för företag eller myndigheter. Sammantaget bedöms de eventuellt ökade kostnaderna som förslagen kan innebära för statsbudgeten inrymmas i befintliga anslag.

Förslagen är inte av sådan beskaffenhet att någon ökad måltillströmning till de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms äga rum.

9.6 Effekter för näringslivet

Hur fossilbränsleintensiv produktionen är, blir en avgörande faktor för effekten. Andra viktiga faktorer är i vilken grad företagen kan:

- Byta till andra bränslen som inte beskattas högre.
- Effektivisera bränsleanvändningen.
- Övervältra kostnaden så att lönekostnaden reduceras.
- Övervältra kostnaden på köparen.

Det är generellt sett lättare att byta från fossila bränslen till biobränslen när bränslet används för uppvärmning än när det används i industriprocesser eller råvara i en produkt. Skattehöjningar på fossila bränslen medför sannolikt störst påverkan på företag som är fossilbränsleintensiva och verkar på en konkurrensutsatt internationell marknad med begränsad möjlighet att övervältra kostnaden på köparen. En viktig faktor blir om konkurrerande företag i andra länder har motsvarande miljöreglering avseende koldioxidutsläpp. Om produktionsförutsättningarna i Sverige försämras så att koldioxidläckage uppstår, är det en icke önskvärd effekt ur klimatsynpunkt. Även om koldioxidläckage inte uppstår kan konkurrenskraften gentemot andra mindre fossilbränsleintensiva varor försämras, vilket är en önskvärd effekt ur klimatsynpunkt.

Skatteförändringarna kan även leda till att en hel del företag får en positiv utveckling. De positiva effekterna kan bli speciellt påtagliga för producenter av förnybar energi och för företag som producerar energisnåla produkter. Den samlade effekten beror även på ersättningsmöjligheter till andra bränslen, effektiviseringsmöjligheter, möjligheter

att övervältra skattekostnaden på löntagare och på marknadssituationen, dvs. möjligheter att överföra skattekostnaden på köparen.

9.7 Effekter för hushållen

Viktiga faktorer för storleken på effekterna är i vilken grad hushållen kan:

- Substituera till andra bränslen som inte får höjd skatt.
- Effektivisera bränsleanvändningen.
- Ändra sina konsumtions- och transportmönster.

Genom att exempelvis investera i en ny bil som är effektivare eller förbrukar icke-fossila drivmedel kan hushållen reducera skattekostnaderna.

Beskattning av bränsle är oftast regressiv, vilket betyder att den relativa skattebelastningen för hushåll minskar med ökad inkomst. Exempelvis tenderar låginkomsthushåll överlag att spendera en större andel av sin inkomst på fossil energi och därigenom även på koldioxid- och energiskatterna. Skatteintäkterna som uppstår kan, å andra sidan, användas till att kompensera dessa hushåll i fall det anses fördelningspolitiskt önskvärt.

10 Författningskommentarer

10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.1

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2010, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som gäller för 2009 framgår av förordningen (2008:853) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2009. Detta innebär att de skattebelopp som anges i den nuvarande lydelsen av paragrafen i lagförslaget avser de skattesatser som gällde under 2008 (enligt SFS 2007:1393).

De förändringar som sker i skattebeloppen i paragrafens första stycke innefattar således dels den indexomräkning som skett mellan åren 2008 och 2009, dels de förslag till skattesatsförändringar som presenteras i denna lagrådsremiss. Dessa förslag rör den indexomräkning av koldioxid- och energiskattesatserna som grundar sig på prisutveckling under perioden juni 2008 och juni 2009 samt därutöver en höjning av koldioxidskatten med belopp motsvarande 1 öre per kg koldioxid. För exempelvis bensin, miljöklass 1, utgjorde således den totala skatten per liter under 2008 5,29 kronor (varav 2,95 kronor energiskatt och 2,34

kronor koldioxidskatt) och under 2009 5,52 kronor per liter (varav 3,08 kronor energiskatt och 2,44 kronor koldioxidskatt). Indexomräkningen innebär en sänkning av skattebeloppen från 3,08 till 3,06 kronor för energiskattens del och från 2,44 till 2,42 kronor för koldioxidskattens del. Vad gäller koldioxidskatten tillkommer dock den höjning av koldioxidskatten som föreslås i avsnitt 6.3, motsvarande 1 öre per kg koldioxid. Detta innebär för bensinens del en koldioxidskattesats om 2,44 kronor per liter, dvs. den sammantagna effekten av indexomräkning och höjning med 1 öre per kg koldioxid resulterar i samma beloppsmässiga koldioxidskatt, uttryckt per liter för åren 2009 och 2010.

Paragrafens *tredje stycke* om indexomräkning slopas, i likhet med reglerna om sådan omräkning i 2 kap. 10 §, eftersom indexomräkningen beaktas vid fastställandet av skattesatserna i paragrafens första stycke. Bestämmelser om indexomräkning för koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen, som genomförs av regeringen i förordning inför nästkommande kalenderår, återinförs dock inför kalenderåret 2012. Detta sker lagtekniskt genom att en ny paragraf, 2 kap. 1 b §, införs, se vidare författningskommentaren i anslutning till detta lagrum under avsnitt 10.2 nedan.

11 kap.

3 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2010, anges i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som gäller för 2009 framgår av förordningen (2008:853) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2009. Detta innebär att de skattebelopp som anges i den nuvarande lydelsen av paragrafen i lagförslaget avser de skattesatser som gällde under 2008 (enligt SFS 2007:1387).

Till följd av lagändringen görs indexomräkning för kalenderåret 2011 och framåt av regeringen, genom förordning, med stöd av bestämmelserna i paragrafens *andra* och *tredje stycken*. Av tydlighetsskal läggs i samband med lagändringen samtliga materiella regler för indexomräkningen i anslutning till skattesatserna för bränslen respektive el. Detta innebär alltså att samtliga relevanta regler för bestämmandet av energiskatten på el finns i 11 kap. 3 § och inte att indexomräkningen, som i dag, sker med stöd av en hänvisning till motsvarande regler för bränslen i 2 kap. 10 §.

10.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.2

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

1 kap.

10 §

Begreppet kraftvärmeproduktion utgör ett kriterium i 6 a kap. 1 § 17 a respektive 3 § för att skattelättnader ska ges för bränslen som används för att framställa värme vid sådan produktion. Genom ändringen skärps

förutsättningarna för att skattelättnader kan aktualiseras. Den elverkningsgrad som måste vara uppfylld vid produktionen skärps från fem till femton procent. Som hittills, ska skattelättnaden vara kopplad till den momentana effektiviteten och inte en konstruktivt högsta möjliga effektivitet (jfr prop. 2005/06:125, s. 54).

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2011, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som föreslås gälla för 2010 framgår av lagförslag under avsnitt 2.1.

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan lagförslag 2.1 och förevarande förslag innefattar ett flertal olika åtgärder. En justering sker av samtliga skattesatser utifrån en prognostiserad förändring av den allmänna prisutvecklingen (jfr avsnitt 7.4). Denna justering sker av föregående års skattesatser. Vidare görs, en omläggning av energiskattesatserna efter energiinnehåll som innebär justeringar av skatteinivåerna för samtliga uppvärmningsbränslen (jfr avsnitt 7.1.4). Vidare höjs energiskatten på diesel (bränsle enligt punkten 3 b) enligt vad som utvecklats i avsnitt 7.2.1. Dessutom höjs koldioxidskatten för naturgas och gasol för drivmedelsanvändning, se avsnitt 6.9.

1 b §

Denna nya paragraf innehåller samtliga regler för den indexomräkning, som regeringen åläggs att göra i förordning för kalenderåret 2012 och framåt för koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen (jfr avsnitt 7.4). 2012 års koldioxid- och energiskattesatser kommer således att framgå av förordning, medan däremot 2013 års skattesatser följer av lagförslag under avsnitt 2.3 i denna lagrådsremiss (se nedan avsnitt 10.3).

11 §

Till följd av att skattefriheten för metan som framställts av biomassa (biogas) ska åstadkommas genom avdrag i deklarationen enligt regler i 7 kap. 4 §, slopas nuvarande regeln i *första stycket 1* om undantag från skatteplikt för denna produkt (jfr avsnitt 7.3). Följdändringar är att numreringen av punkterna i paragrafens första stycke samt hänvisningen i *andra stycket* till en punkt i första stycket ändras. I övrigt görs endast mindre språkliga justeringar i paragrafen.

6 kap.

4 §

Med anledning av att punkternas numrering ändras i 2 kap. 11 § görs följdändringar i denna paragrafs *andra* och *tredje stycke*. I övrigt görs endast mindre språkliga justeringar i paragrafen.

6 a kap.

1 §

Punkten 9

Som vidare utvecklas i avsnitt 6.4, 6.8 och 7.1.4 ändras skattereglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet.

Ändringarna innebär att en energiskatt i dessa fall tas ut med belopp som motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån för bränslet enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att befrielse medges med 70 procent av energiskatten. Vad gäller koldioxidskatten görs en åtskillnad mellan om bränsleförbrukningen sker i en anläggning som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter eller inte. I det fall anläggningen omfattas av handelssystemet slopas koldioxidskatten helt, vilket åstadkoms genom befrielse för 100 procent av koldioxidskatten. I övriga fall höjs koldioxidskatten från dagens 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 9 b sänks från 79 till 70 procent.

I den mån energiförbrukningen är skattebefriad med stöd av andra bestämmelser, gäller alltså den skattebefrielsen. Detta är således t.ex. fallet med bränslen som förbrukas i metallurgiska eller mineralogiska processer eller vid framställning av energiprodukter.

Punkten 10

Som vidare utvecklas i avsnitt 6.4 och 7.1.4 ändras skattereglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid yrkesmässig växthusodling. Ändringar innebär att en energiskatt i detta fall tas ut med belopp som motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån för bränslet enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att befrielse medges med 70 procent av energiskatten. Vad gäller koldioxidskatten höjs den från dagens 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 10 sänks från 79 till 70 procent.

Punkten 11

Som vidare utvecklas i avsnitt 6.4 och 7.1.4 ändras skattereglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Yrkesmässig växthusodling regleras av punkten 10 ovan, medan övriga delar av de angivna sektorerna får sina skattelättnader med stöd av den aktuella punkten 11. Ändringarna innebär att energiskatt tas ut med belopp som motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån för bränslet enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att en befrielse medges med 70 procent av energiskatten. Vad gäller koldioxidskatten höjs den från dagens 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 10 sänks från 79 till 70 procent.

Punkten 13

Som vidare utvecklas i avsnitt 6.4 och 7.1.4 ändras skattereglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. I denna punkt regleras beskattningen av dieselolja som används i vissa fordon inom gruvinindustriell verksamhet så att beskattningen även fortsättningsvis följer den som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin. Skattebefrielsen ska beräknas utifrån den energiskattesats som gäller för dieselolja i

miljöklass 1. Den energiskatt som tas ut för annan diesellojla kommer med samma procentuella nedsättning således att tas ut med ett högre belopp. Därmed kvarstår en miljöstyrning mellan miljöklasserna även efter den procentuella nedsättningen.

Ändringarna innebär att energiskatt tas ut med belopp som motsvarar 16 procent av energiskattenivån för diesellojla enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att en befrielse medges med 84 procent av energiskatten. Vad gäller koldioxidskatten höjs den från dagens 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 10 sänks från 79 till 70 procent.

Punkten 14

Skattelättnader för diesel som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet regleras i dag av punkten 14. Till följd av att skattelättnaden från och med den 1 januari 2011 avses att ges i ett fast penningbelopp, och inte som hittills som en procentuell andel av den generella koldioxidskatten, åstadkoms fortsättningsvis skattelättnaden genom bestämmelser i 2 a § (jfr avsnitt 6.7). Innehållet i punkten 14 slopas således.

Punkten 17

I denna punkt regleras skattelättnader på bränslen som förbrukas för framställning av värme i vissa anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. I fråga om anläggningar inom handelssystemet, vars verksamhet utgör en tillverkningsprocess i industriell verksamhet följer skattelättnaderna av punkten 9 a. För övriga anläggningar gäller enligt punkten 17 olika skattregler beroende på om det rör sig om framställning av värme genom kraftvärmeproduktion (jfr definitionen i 1 kap. 10 §), se punkten a eller övrig värmeproduktion, se punkten b. Genom de nu föreslagna ändringarna ändras skattebefrielsens omfattning vid förbrukning för framställning av värme genom kraftvärmeproduktion; vad gäller energiskatten sker en sänkning från tidigare 100 till 70 procent och i fråga om koldioxidskatten ökas befrielsen från 85 till 93 procent. Som anges i avsnitt 6.8 innebär denna omläggning att det samlade skatteuttaget för kraftvärmeanläggningarna i princip blir detsamma 2011 som under 2009 och 2010.

2 §

I paragrafen regleras beskattningen av råttoljla. Genom de föreslagna ändringarna ändras skattebefrielsens omfattning för råttoljla som förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9–11 respektive 17. Jämför vad som sagts ovan under dessa lagrum.

2 a §

Genom paragrafen regleras koldioxidskattelättnader för diesel som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Skattelättnader vid sådan förbrukning har hittills reglerats i 1 § 14. Till följd av att skattelättnaden från och med den 1 januari 2011 avses att ges i ett fast penningbelopp, och inte som hittills som en

procentuell andel av den generella koldioxidskatten, åstadkoms fortsättningsvis skattelättnaden genom bestämmelser i 2 a § (jfr avsnitt 6.7).

3 §

I paragrafen regleras skattelättnader för bränslen som förbrukats för framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än sådan som sker i anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsätter. Genom de nu föreslagna ändringarna ändras skattebefrielsens omfattning vid förbrukning för framställning av värme genom kraftvärmeproduktion; vad gäller energiskatten sker en sänkning från tidigare 100 till 70 procent och i fråga om koldioxidskatten ändras befrielsen till 70 procent. Beskattningen av bränslen för sådan värmeproduktion som anges i paragrafen följer reglerna för bränsle som förbrukas inom industrin utanför handelssystemet, se 6 a kap. 1 § 9 b. Jfr avsnitt 6.4 och 7.1.4. Tillämpningsområdet för paragrafen torde dock vara ringa, eftersom i praktiken all svensk kraftvärmeproduktion i dag bedöms omfattas av handelssystemet. Paragrafens *andra stycke* om successivt ökande koldioxidskattelättnader, slopas med anledning av den nya definitionen av kraftvärme som införs i 1 kap. 10 §, jfr avsnitt 6.5.

5 §

I paragrafen görs en ändring i hänvisningen till 3 §, som följer av att andra stycket i den paragrafen slopas.

7 kap.

3 §

I ett nytt *fyjärde stycke* i paragrafen införs ett krav på att hållbarhets-kriterierna i direktivet om förnybar energi måste vara uppfyllda för att skattelättnader ska få ges enligt paragrafen, jfr avsnitt 7.3.

4 §

Genom paragrafens *första stycke* regleras skattefriheten för biogas (metan som framställts av biomassa) genom avdrag. Tidigare har skattefriheten åstadkommit genom undantag från skatteplikt enligt 2 kap. 11 § första stycket 1. Jfr avsnitt 7.3. Genom *andra stycket* införs ett krav på att hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi måste vara uppfyllda för att skattelättnader ska få ges för biogas som förbrukas som drivmedel, jfr avsnitt 7.3.

9 kap.

5 §

Ändringarna i paragrafens *andra stycke 1 b och 1 c* följer av de ändrade reglerna för beskattning av bränslen som förbrukas i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet (jfr i denna del avsnitt 6.4 och 7.1.4). I *trejde stycket* görs en mindre språkliga justering.

7 §

Ändringen i paragrafen följer av att skattelättnaderna för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner numera regleras genom 6 a kap. 2 a § i stället för som tidigare genom 6 a kap. 1 § 14.

8 §

Ändringen i paragrafens *andra stycke* följer av att skattelättnaderna för diesel i jordbruks- och skogsbruksmaskiner numera regleras genom 6 a kap. 2 a § i stället för som tidigare genom 6 a kap. 1 § 14.

9 §

Procentsatsen, för när koldioxidskattelättnader enligt *första stycket* medges höjs från 0,8 till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde, jfr avsnitt 6.6. I övrigt görs en mindre språklig justering i paragrafen.

10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.3

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2013, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som föreslås gälla för 2011 framgår av lagförslag under avsnitt 2.2. För 2012 sker indexomräkning med stöd av 2 kap. 1 b § (jfr författningskommentaren under detta lagrum under avsnitt 10.2). 2012 års skattesatser framgår således av en förordning som utfärdas av regeringen innan november månads utgång år 2011.

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan åren 2011 och 2013 avser dels justeringar av samtliga skattesatser utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen, dels därutöver en höjning av energiskatten på diesel med 20 öre per liter (se avsnitt 7.2.1). Dessutom höjs koldioxidskatten på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning, se avsnitt 6.9.

1 b §

Eftersom skattesatserna för 2013 genom förslag i denna lagrådsremiss omräknas utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen under perioden fram till och med juni 2012, flyttas den indexomräkning som sker med stöd av denna paragraf fram och görs först inför kalenderåret 2014.

6 a kap.

1 §

Punkten 13

Som vidare utvecklas i avsnitt 6.4 och 7.1.4 ändras skattereglerna för beskattningen av dieselolja som används i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet så att beskattning även fortsättningsvis följer den som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin. Mot bakgrund av att energiskatten på dieselolja föreslås höjas med 20 öre per liter 2013 ska den procentuella nedsättningen förändras och i stället

motsvara 86 procent av energiskatten på dieselolja. Ändringarna innebär att energiskatt tas ut med belopp som motsvarar 14 procent av energiskattenivån för dieselolja enligt 2 kap. 1 §.

2 a §

Genom paragrafen regleras koldioxidskattelättnader för dieselolja som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Denna skattelättnad sänks för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2013 till 1,70 kronor per liter, jfr avsnitt 6.7.

10.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 2.4

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

1 kap.

8 §

Paragrafen slopas till följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln slopas (jfr avsnitt 6.6).

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2015, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som föreslås gälla för 2013 framgår av lagförslag under avsnitt 2.3. För 2014 sker indexomräkning med stöd av 2 kap. 1 b § (jfr författningskommentaren under detta lagrum under avsnitt 10.2). 2014 års skattesatser framgår således av en förordning som utfärdas av regeringen innan november månads utgång år 2013.

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan åren 2013 och 2015 avser dels justeringar av samtliga skattesatser utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen, dels därutöver en höjning av koldioxidskatten på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning, se avsnitt 6.9.

1 b §

Eftersom skattesatserna för 2015 genom förslag i denna lagrådsremiss omräknas utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen under perioden fram till och med juni 2014, flyttas den indexomräkning som sker med stöd av denna paragraf fram och görs först inför kalenderåret 2016.

6 a kap.

1 §

Punkterna 9 b, 10, 11 och 13

Genom ändringarna genomförs det andra steget av höjningen av koldioxidskatten för förbrukning inom de aktuella sektorerna, jfr avsnitt 6.4. Koldioxidskatten höjs således till 60 procent av den generella koldioxid-

skattenivå, som för respektive bränsle följer av 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i de aktuella punkterna sänks till 40 procent.

2 §

I paragrafen regleras beskattningen av råttallolja. Den föreslagna ändringen genomförs med anledning av det andra steget av höjningen av koldioxidskatten. Jämför vad som sagts ovan under 6 a kap. 1 §.

2 a §

Genom ändringen genomförs det tredje steget av höjningen av koldioxidskatten för dieselolja som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet, jfr avsnitt 6.7. Koldioxidskattelättnaden för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2015 sänks till 90 öre per liter.

3 §

I paragrafen regleras skattelättnader för bränslen som används för framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än sådan som sker i anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Genom ändringen genomförs det andra steget av höjningen av koldioxidskatten till 60 procent. Beskattningen av bränslen för sådan värmeproduktion som anges i paragrafen följer reglerna för bränsle som förbrukas inom industrin utanför handelssystemet, se 6 a kap. 1 § 9 b, jfr författningskommentaren under denna paragraf ovan. Tillämpningsområdet för paragrafen torde dock vara ringa, eftersom i praktiken all svensk kraftvärmeproduktion i dag bedöms omfattas av handelssystemet.

7 kap.

1 §

Paragrafens *andra stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

8 kap.

1 §

Paragrafens *fyjärde stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

9 kap.

2 §

Paragrafens *andra stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

5 §

I paragrafens *andra stycke* genomförs ändringar med anledning av det andra steget av höjningen av koldioxidskatten. Jämför vad som sagts ovan under 6 a kap. 1 §.

Paragrafens *femte stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxid-skattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

9 §

Paragrafen upphör att gälla. Detta är en följd av att de koldioxid-skattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

9 a §

Paragrafen upphör att gälla. Detta är en följd av att de koldioxid-skattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

9 b §

Paragrafen upphör att gälla. Detta är en följd av att de koldioxid-skattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 6.6).

10.5 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 2.5

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

1 kap.

3 §

I paragrafens *första stycke* definieras vad som menas med elhybridbussar vid tillämpning av denna lag. Definitionen har endast betydelse för storleken på skattebeloppet. Se vidare kommentaren till lagens bilaga 2. Det tidigare *andra stycket* kvarstår med vissa redaktionella justeringar.

Bilaga 2

Ändringen innebär att tunga elhybridbussar omfattas av den lägre skattenivån som gäller för tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja. Det innebär i praktiken att även vissa dieseldrivna bussar omfattas av den lägre skattenivån eftersom elhybridbussarna kan använda dieselolja för driften. Det är emellertid inte alla bussar som kan använda elektrisk energi som omfattas av den lägre skattenivån. Definitionen av elhybridbuss framgår av 1 kap. 3 § i lagen, se författningskommentaren ovan. De bussar som inte uppfyller dessa förutsättningar beskattas, liksom tidigare, på samma sätt som bussar som kan drivas med dieselolja.

10.6 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 2.6

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

1 kap.

1 §

Ändringen i paragrafens *andra stycke* innebär att även lätta bussar och lätta lastbilar i vissa fall ska beskattas enligt vägtrafikskattelagen och inte som tidigare enbart enligt lagen om särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Se kommentaren till 2 kap. 7 §.

2 kap.

7 §

Genom ändringen i *första stycket* kommer även personbilar klass II, lätta lastbilar och lätta bussar att omfattas av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. För dessa kategorier av fordon begränsas dock skatteuttaget inom ramen för den koldioxidbaserade fordonsskatten till fordon som blivit skattepliktiga från och med den 1 januari 2011. För övriga lätta bussar, lätta lastbilar och personbilar klass II tas fordonsskatt ut enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Av *andra stycket* framgår att den i 2 kap. 10 § angivna miljö- och bränslefaktor för bilar som kan drivas med dieselolja ersätts med dels en bränslefaktor för att räkna upp summan av grundbelopp och koldioxidbelopp, dels ett beloppsmässigt bestämt miljötillägg. Se vidare kommentaren till 2 kap. 10 §.

9 §

Koldioxidbeloppet höjs med 5 kronor till 20 kronor per gram koldioxid som ett fordon släpper ut per kilometer. I paragrafens *första stycke* höjs även utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet ska börja beräknas, från 100 till 120 gram koldioxid per kilometer. Motsvarande höjning görs även i *andra stycket* för de bilar som t.ex. kan köras på gas eller etanol.

10 §

Någon gemensam miljö- och bränslefaktor ska inte längre användas vid uppräknningen av grundbelopp och koldioxidbelopp. I paragrafen anges i stället storleken på den bränslefaktor som grundbelopp och koldioxidbelopp ska multipliceras med och storleken på de miljötillägg som ska påföras separat, se kommentaren till 2 kap. 7 § andra stycket.

I paragrafens *första stycke* anges bränslefaktorernas storlek. Bränslefaktorn har sänkts från 3,0, vilket är den multiplikator som utgör bränslefaktorn när denna faktor inte utgör en del av den gemensamma miljö- och bränslefaktorn, till 2,55, med anledning av höjd skatt på dieselolja samt att bränslefaktorn numera beräknas med utgångspunkt i skillnaden i skatteuttaget på bensin och dieselolja. I *andra stycket* anges storleken på de miljötillägg som påförs bilar som kan drivas med dieselolja. Tilläggets storlek är beroende av om fordonet blivit skattepliktigt före eller efter utgången av år 2007.

11 §

Det särskilda avdraget för personbilar registrerade i vissa glesbygdskommuner tillkom för att säkerställa att de som bor i glesbygd inte skulle få en i förhållande till andra försämrad situation i samband med att bensinskatten höjdes 1988 (prop. 1987/88:50). Bestämmelsen omfattar i

sin nuvarande konstruktion endast personbilar klass I. Avsikten är inte att några andra fordon ska omfattas av denna bestämmelse. När även personbilar klass II ska beskattas i enlighet med vägtrafikskattelagen, se kommentaren till 2 kap 7 §, tydliggörs i *första stycket* att personbilar klass II inte omfattas av denna bestämmelse.

Genom den befintliga hänvisningen till detta lagrum i 2 § lagen om särskilda bestämmelser om fordonsskatt, omfattas även de personbilar klass I som beskattas enligt den lagen av det särskilda avdraget.

12 §

Samtliga tunga bussar och tunga lastbilar ska beskattas enligt bilaga 2 och således inte som tidigare enbart de tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav. Hänvisningen i paragrafens första *stycke punkten 1* tas därför bort. De i paragrafens *andra stycke* angivna lägre skattenivåer gäller endast till och med den 30 september 2009, dvs. till dess att avgaskraven i den nya miljöklassen, miljöklass 2008, blir obligatoriska. Därefter beskattas de tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller de avgaskrav som för närvarande är obligatoriska för nya fordon (miljöklass 2005), eller strängare avgaskrav, enligt bilaga 2 i dess nuvarande lydelse.

Bilaga 2

Skattenivåerna i bilaga 2 bibehålls på dagens nivå, förutom för tunga bussar och tunga lastbilar för vilka skattenivån bestäms till den nivå som gäller enligt bilaga 3 för tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller miljöklass 2005, eller högre ställda krav. Som en följd av att viktintervallen i nuvarande bilaga 3 är bredare, görs även justeringar av motsvarande viktintervall i bilaga 2.

Upphävande av bilaga 3

Upphävandet av bilagan följer av att det inte längre kommer att finnas någon skillnad i skatteuttag mellan tunga bussar respektive tunga lastbilar med hänsyn till vilka avgaskrav som fordonen uppfyller. Skattebeloppen i bilaga 3 för tunga bussar och tunga lastbilar kommer att gälla för samtliga tunga bussar och tunga lastbilar och framgå av bilaga 2. Se vidare kommentaren till 2 kap. 12 § andra stycket.

10.7 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 2.7

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

2 kap.

10 §

I paragrafens *första stycke* sänks bränslefaktorn ytterligare utöver vad som angetts i 2 kap. 10 § under lagförslag 2.6 för att ta hänsyn till att skatten på dieselolja höjs ytterligare den 1 januari 2013, utan motsvarande höjning för bensin.

Tredje och fjärde styckena slopas eftersom den skattelättnad som regleras i dessa stycken upphör vid samma tidpunkt som ikraftträdandet av den föreslagna ändringen av bränslefaktorn i första stycket.

11 §

Ändringen följer av att 2 kap. 10 § tredje och fjärde styckena slopas.

10.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 2.8

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

1 §

Eftersom lätta bussar och lätta lastbilar som blir skattepliktiga för första gången efter 2010 kommer att beskattas enligt vägtrafikskattelagen tas det generella utpekandet av lätta bussar och lätta lastbilar bort i *första stycket*. De bilar som beskattas enligt lagen anges specifikt i 3 §.

3 §

I *punkten 2* begränsas tillämpningen av lagen till personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga innan den 1 januari 2011.

7 §

Genom ändringen av hänvisningen till vägtrafikskattelagen i paragrafens *tredje stycke* så att även 21 § vägtrafikskattelagen omfattas av denna, kan Skatteverket besluta om att sätta ned skatten eller medge befrielse från skatt om det finns synnerliga skäl.

Bilagan

Bilagans skattesatser sänks för dieseldrivna personbilar för att kompensera för att skatten på dieselolja höjs. Motsvarande ändring görs även för de dieseldrivna bilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Se kommentaren till 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen under avsnitt 10.6. En viss höjning sker av skattesatserna för bensindrivna personbilar med anledning att koldioxidbeloppet höjs för bilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten i vägtrafikskattelagen. Se kommentaren till 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen i avsnitt 10.6.

10.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 2.9

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2013.

7 §

Se kommentaren till 2 kap 10 § tredje och fjärde styckena vägtrafikskattelagen i avsnitt 10.7.

Bilagan

Fordonsskatten på dieseldrivna personbilar sänks för att spegla den minskade skillnaden i skatteuttaget mellan bensin och dieselloja. Se kommentaren till 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen under avsnitt 10.7.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi
dels att 2 kap. 10 § ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 2 kap. 10 § ska utgå,
dels att 2 kap. 1 § och 11 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse***2 kap.****1 §¹**

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	2 kr 95 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 29 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 32 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	3 kr 66 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 98 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 32 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 68 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	6 kr 2 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	764 kr per m ³	2 883 kr per m ³	3 647 kr per m ³

¹ Senaste lydelse 2007:1393.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 277 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 160 kr per m ³
	miljöklass 2	1 530 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 413 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 633 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 546 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	1 584 kr per 1 000 kg	1 584 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	1 282 kr per 1 000 m ³	1 282 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	325 kr per 1 000 kg	2 509 kr per 1 000 kg	2 834 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningsätt.

För kalenderåret 2009 och efterföljande kalenderår ska de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 06 öre per liter 1 kr 37 öre per liter 3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter 2 kr 44 öre per liter 2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter 3 kr 81 öre per liter 5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	791 kr per m ³ 1 321 kr per m ³ 1 583 kr per m ³ 1 721 kr per m ³	3 007 kr per m ³ 3 007 kr per m ³ 3 007 kr per m ³	3 798 kr per m ³ 4 328 kr per m ³ 4 590 kr per m ³ 4 728 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg 155 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg 3 164 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg 3 319 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³ 256 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³ 2 252 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³ 2 508 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 617 kr per 1 000 kg	2 953 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningsätt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap. 3 §²

Energiskatten utgör

1. 0,5 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen eller vid yrkesmässig växthusodling,

2. 17,8 öre per kilowattimme för annan elektrisk kraft än som avses under 1 och som förbrukas i kommuner som anges i 4 §, och

3. 27,0 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i övriga fall.

För kalenderåret 2009 och efterföljande kalenderår ska *de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om på det sätt som i fråga om skatt på bränslen anges i 2 kap. 10 §*. Belopp som anges i tiondels ören ska dock avrundas till hela tiondels ören.

2. 18,5 öre per kilowattimme för annan elektrisk kraft än som avses under 1 och som förbrukas i kommuner som anges i 4 §, och

3. 28,0 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i övriga fall.

För kalenderåret 2011 och efterföljande kalenderår ska *energiskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i första stycket angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2009*. Belopp som anges i tiondels ören ska dock avrundas till hela tiondels ören.

Regeringen fastställer före november månads utgång de om-

² Senaste lydelse 2007:1387.

räknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Bilaga 1

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 6 a kap. 3 a §§ ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 10 §, 2 kap. 1, 1 a, 2, 4 och 11 §§, 4 kap. 12 och 13 §§, 6 kap. 4 §, 6 a kap. 1–3 och 5 §§, 7 kap. 1 och 3–4 §§, 8 kap. 1 § samt 9 kap. 2, 5, 7–9 och 9 b §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

10 §¹

Med kraftvärmeproduktion förstås samtidig produktion av värme och skattepliktig elektrisk kraft i en och samma process, om

1. den värme som uppkommer nyttiggörs, och
2. elverkningsgraden uppgår till minst 5 procent
2. elverkningsgraden uppgår till minst 15 procent.

Lydelse enligt lagförslag 1.1

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 06 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 09 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter

¹ Senaste lydelse 2008:561.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	791 kr per m ³	3 007 kr per m ³	3 798 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 321 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 328 kr per m ³
	miljöklass 2	1 583 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 590 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 721 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 728 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	155 kr per 1 000 kg	3 164 kr per 1 000 kg	3 319 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	256 kr per 1 000 m ³	2 252 kr per 1 000 m ³	2 508 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 617 kr per 1 000 kg	2 953 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 07 öre per liter 1 kr 37 öre per liter 3 kr 10 öre per liter	2 kr 45 öre per liter 2 kr 45 öre per liter 2 kr 45 öre per liter	5 kr 52 öre per liter 3 kr 82 öre per liter 5 kr 55 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 82 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	6 kr 27 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	797 kr per m ³ 1 525 kr per m ³ 1 788 kr per m ³ 1 926 kr per m ³	3 016 kr per m ³ 3 016 kr per m ³ 3 016 kr per m ³	3 813 kr per m ³ 4 541 kr per m ³ 4 804 kr per m ³ 4 942 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor drivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg 1 024 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg 3 173 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg 4 197 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	605 kr per 1 000 kg	2 625 kr per 1 000 kg	3 230 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 a §²

Energiskatt skall även betalas för råttallolja (KN-nr 3803 00 10) med en skattesats som motsvarar den sammanlagda skatt som tas ut på bränsle enligt 1 § första stycket 3 a.

För kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2010.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

2 §³

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1–3 eller enligt 1 a § gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 3 gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur

² Senaste lydelse SFS 1998:1699.

³ Senaste lydelse SFS 2006:1508

annan temperatur får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen.

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 5 *skall* de angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal.

får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen.

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 5 *ska* de angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal.

4 §⁴

Energiskatt och koldioxidskatt *skall* betalas även för andra produkter än som avses i 1, 1 a och 3 §§, om en sådan produkt

1. är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle eller som tillsats till motorbränsle eller som medel för att öka motorbränslets volym, eller

2. innehåller annat kolväte än torv och är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning.

Skatt *skall* i fall som avses i första stycket betalas med de skattebelopp som gäller för likvärdigt bränsle enligt 1 §. Skatt enligt första stycket 2 *skall* dock betalas endast för den del av produkten som består av kolväten.

Energiskatt och koldioxidskatt *ska* betalas även för andra produkter än som avses i 1 och 3 §§, om en sådan produkt

1. är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle eller som tillsats till motorbränsle eller som medel för att öka motorbränslets volym, eller

2. innehåller annat kolväte än torv och är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning.

Skatt *ska* i fall som avses i första stycket betalas med de skattebelopp som gäller för likvärdigt bränsle enligt 1 §. Skatt enligt första stycket 2 *ska* dock betalas endast för den del av produkten som består av kolväten.

11 §⁵

Energiskatt och koldioxidskatt *skall* inte betalas för

1. *metan som framställts av biomassa,*

2. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402, med undantag för träavfall som härrör från hushållsavfall,

3. bränslen enligt KN-nr 2705, som uppkommit vid en process som avses i 6 a kap. 1 § 1 eller i 11 kap. 9 § 2, när dessa är avsedda att

Energiskatt och koldioxidskatt *ska* inte betalas för

1. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402, med undantag för träavfall som härrör från hushållsavfall,

2. bränslen enligt KN-nr 2705, som uppkommit vid en process som avses i 6 a kap. 1 § 1 eller i 11 kap. 9 § 2, när dessa är avsedda att

⁴ Senaste lydelse 2006:1508

⁵ Senaste lydelse 2007:778.

förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning,

4. bränsle som tillhandahålls i en särskild förpackning om högst en liter,

5. bränsle enligt 1 kap. 3 a § som till följd av bränslets beskaffenhet förlorats i samband med att det framställts, bearbetats, lagrats eller transporterats.

För varumottagare och skatte-representant som avses i 4 kap. 8 § gäller dock första stycket 5 endast bränsle som förlorats under transport till varumottagaren.

förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning,

3. bränsle som tillhandahålls i en särskild förpackning om högst en liter,

4. bränsle enligt 1 kap. 3 a § som till följd av bränslets beskaffenhet förlorats i samband med att det framställts, bearbetats, lagrats eller transporterats.

För varumottagare och skatte-representant som avses i 4 kap. 8 § gäller dock första stycket 4 endast bränsle som förlorats under transport till varumottagaren.

4 kap.

12 §⁶

Skattskyldig för energiskatt för råttalolja samt för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a §, bränslen enligt 4 § samt vad gäller svavelskatt även bränslen enligt 3 kap. 1 § 1 är den som

1. godkänts som lagerhållare enligt 15 §,

2. i annat fall än som avses i 1 utvinner, tillverkar eller bearbetar bränsle,

3. i annat fall än som avses i 1 och 2 för in bränsle till Sverige från ett annat EG-land eller tar emot en sådan leverans, och

4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt *skall* betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt *skall* betalas med högre belopp.

Skattskyldig för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a §, bränslen enligt 4 § samt vad gäller svavelskatt även bränslen enligt 3 kap. 1 § 1 är den som

1. utvinner, tillverkar eller bearbetar

4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt *ska* betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt *ska* betalas med högre belopp.

13 §⁷

Skattskyldig

1. för energiskatt för import av råttalolja,

2. för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för import av

Skattskyldig för

1. energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för import av

⁶ Senaste lydelse SFS 2006:1508

⁷ Senaste lydelse SFS 2006:1508

bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a § samt av bränslen enligt 4 §, och

3. *för* svavelskatt för import av bränslen som avses i 3 kap. 1 § 1 är,

a) om en tullskuld uppkommer i Sverige till följd av importen: den som är skyldig att betala tullen,

b) om importen avser en gemenskapsvara eller om bränslet *skall* förtullas i Sverige men inte är belagt med tull: den som skulle ha varit skyldig att betala tullen om bränslet hade varit tullbelagt,

c) om skyldighet att betala tull uppkommer, eller skulle ha uppkommit med anledning av importen uppkommer, eller skulle ha uppkommit om bränslet hade varit belagt med tull, i ett annat EG-land till följd av att ett sådant mellanstatligt enhets-tillstånd som avses i 4 kap. 24 § andra stycket tullagen (2000:1281) åberopas: innehavaren av tillståndet.

Med *tullskuld* och *gemenskapsvara* förstås detsamma som i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a § samt av bränslen enligt 4 §, och

2. svavelskatt för import av bränslen som avses i 3 kap. 1 § 1 är,

b) om importen avser en gemenskapsvara eller om bränslet *ska* förtullas i Sverige men inte är belagt med tull: den som skulle ha varit skyldig att betala tullen om bränslet hade varit tullbelagt,

c) om skyldighet att betala tull uppkommer, eller skulle ha uppkommit om bränslet hade varit belagt med tull, i ett annat EG-land till följd av att ett sådant mellanstatligt enhets-tillstånd som avses i 4 kap. 24 § andra stycket tullagen (2000:1281) åberopas: innehavaren av tillståndet.

6 kap.

4 §

Upplagshavare eller varumottagare som tar emot bränsle från ett annat EG-land *skall* senast 15 dagar efter utgången av den kalendermånad under vilken bränslet tagits emot underteckna ett exemplar av ledsagardokumentet (returexemplaret) och skicka tillbaka det till avsändaren i det andra EG-landet.

Beskattningsmyndigheten *skall* på returexemplaret attestera andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 5 och 7 kap. 6 §, under förutsättning att förlusterna uppkommit under transport inom EG och konstaterats i Sverige.

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 5 och

Upplagshavare eller varumottagare som tar emot bränsle från ett annat EG-land *ska* senast 15 dagar efter utgången av den kalendermånad under vilken bränslet tagits emot underteckna ett exemplar av ledsagardokumentet (returexemplaret) och skicka tillbaka det till avsändaren i det andra EG-landet.

Beskattningsmyndigheten *ska* på returexemplaret attestera andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 4 och 7 kap. 6 §, under förutsättning att förlusterna uppkommit under transport inom EG och konstaterats i Sverige.

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 4 och

7 kap. 6 § under transporten uppkommit i ett annat EG-land, *skall* beskattningsmyndigheten vid bränslets ankomst till Sverige ange i vilken omfattning beskattning *skall* ske av de förlorade bränslemängderna samt hur skatten skall beräknas.

Beskattningsmyndigheten *skall* skicka en kopia av returexemplaret till behörig myndighet i det EG-land där förlusten konstaterats.

7 kap. 6 § under transporten uppkommit i ett annat EG-land, *ska* beskattningsmyndigheten vid bränslets ankomst till Sverige ange i vilken omfattning beskattning *ska* ske av de förlorade bränslemängderna samt hur skatten *ska* beräknas.

Beskattningsmyndigheten *ska* skicka en kopia av returexemplaret till behörig myndighet i det EG-land där förlusten konstaterats.

Nuvarande lydelse

6 a kap.

1 §⁸

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
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent

⁸ Senaste lydelse SFS 2008:562

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		100 procent	85 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		100 procent	79 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
14. Förbrukning i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3b	–	79 procent	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	Råttallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		100 procent	85 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

6 a kap.

1 §

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	<i>Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b</i>			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §⁹

Om råttolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den energiskatt och 79 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a eller 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den energiskatt och 85 procent av den

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 2 100 kronor per kubikmeter.

⁹ Senaste lydelse SFS 2008:561

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.

3 §¹⁰

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 100 procent och från koldioxidskatt i den omfattning som anges i andra stycket.

Befrielse enligt första stycket medges från 19 procent av koldioxidskatten, om elverkningsgraden uppgår till 5 procent. Om elverkningsgraden är högre än 5 procent, ökar den procentuella befrielsen från koldioxidskatt med sex gånger det antal procentenheter som verkningsgraden överstiger 5 procent till dess verkningsgraden uppgår till 15 procent. Om elverkningsgraden är 15 procent eller högre, medges befrielse från 79 procent av koldioxidskatten.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon skattbefrielse enligt denna paragraf.

5 §¹¹

De begränsningar av skattebefrielsen i 1 § och 3 § tredje stycket som gäller bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b ska även gälla för bränsle som avses i 2 kap. 3 och 4 §§ och som beskattas på samma sätt.

Vid annan kraftvärmeproduktion än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 70 procent.

De begränsningar av skattebefrielsen i 1 § och 3 § andra stycket som gäller bensin och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b ska även gälla för bränsle som avses i 2 kap. 3 och 4 §§ och som beskattas på samma sätt.

¹⁰ Senaste lydelse SFS 2008:561

¹¹ Senaste lydelse SFS 2008:561

7 kap.**1 §¹²**

Den som är skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle

1. för vilket skattskyldighet tidigare har inträtt,
2. som tagits tillbaka i samband med återgång av köp,
3. som av den skattskyldige exporterats till tredje land eller förts till frizon eller frilager för annat ändamål än att förbrukas där,
4. som förbrukats på ett sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap.,
5. som har tagits emot av en skattebefriad förbrukare i enlighet med vad som framgår av dennes godkännande,
6. som har tagits emot för förbrukning i skepp eller luftfartyg med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i 6 a kap. 1 § 3 och 5,
7. som har tagits emot för förbrukning i båtar som avses i 6 a kap. 1 § 4 med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i denna punkt.

Om en skattebefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får avdrag enligt första stycket 5 göras enligt den lägre koldioxidskattesats *eller, beträffande råttolja, energiskattesats* som följer av beslutet.

Om en skattebefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får avdrag enligt första stycket 5 göras enligt den lägre koldioxidskattesats som följer av beslutet.

3 §¹³

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle som han har förbrukat eller sålt om bränsle för uppvärmning och som utgör en energiprodukt enligt

1. KN-nr 1507–1518,
2. KN-nr 2905 11 00, som inte är av syntetiskt ursprung, eller
3. KN-nr 3824 90 99.

Första stycket gäller också om produkterna ingår som en beståndsdel i ett annat bränsle.

För produkt enligt KN-nr 3824 90 99 gäller första och andra styckena endast för skatt på den del av bränslet som framställts av biomassa.

Första–tredje styckena gäller endast i den mån bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som gäller enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring av och ett senare upphävande av direktiven

¹² Senaste lydelse SFS 2001:518

¹³ Senaste lydelse SFS 2007:778

4 §¹⁵

En skattskyldig får göra avdrag för skatt på metan som framställts av biomassa och som han har förbrukat eller sålt som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

Första stycket gäller endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som gäller enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG i fråga om

1. vätskeformig eller gasformig metan som förbrukats eller sålts som motorbränsle, eller

2. vätskeformig metan som förbrukats eller sålts som bränsle för uppvärmning.

8 kap.1 §¹⁶

Som skattebefriad förbrukare får godkännas den som förbrukar bränsle för ändamål som anges i 6 a kap. 1 § 1–5, 10, 12 eller 16 om han med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt är lämplig.

Ett godkännande enligt första stycket får meddelas för viss tid eller tills vidare. Godkännande tills vidare får meddelas den som tidigare hanterat obeskattat bränsle utan anmärkning. Ett godkännande får förenas med villkor.

Den som godkänts som skattebefriad förbrukare har rätt att från en skattskyldig köpa bränsle i de fall där bränslet enligt 6 a kap. är befriat från skatt.

Om en skattebefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får köp enligt tredje stycket ske till den lägre koldioxid-skattesats *eller, beträffande råttall-*

Om en skattebefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får köp enligt tredje stycket ske till den lägre koldioxid-skattesats som följer av beslutet.

¹⁴ EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, Celex 32009L0028

¹⁵ Tidigare 7 kap. 4 § upphävd genom SFS 2001:518

¹⁶ Senaste lydelse 2006:1508.

9 kap.

2 §¹⁷

Om någon som inte är skattskyldig eller skattebefriad förbrukare har förbrukat bränsle på ett sådant sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. medger beskattningsmyndigheten efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet.

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

Har beslut om preliminär skattesats meddelats enligt 9 kap. 9 b § får återbetalning enligt första stycket medges enligt den lägre koldioxidskattesats som följer av beslutet.

5 §¹⁸

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 hela den energiskatt och 79 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 hela energiskatten och 79 procent av koldioxidskatten,*

b) *bränslen 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 elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, skall energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får

Om elektrisk kraft och ett eller flera bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning, skall energislagen vid beräkning av återbetalningen fördelas genom proportionering i förhållande till respektive energislag. Dock får

¹⁷ Senaste lydelse SFS 2001:518.

¹⁸ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärmeproduktion.

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

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

fördelningen mellan bränslena väljas fritt. Motsvarande gäller för värme som har levererats från kraftvärmeproduktion.

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

7 §¹⁹

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter periodens utgång. I fråga om återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 14 ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förutsättningar för medgivande inte finns.

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter periodens utgång. I fråga om återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 2 § ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förutsättningar för medgivande inte finns.

8 §²⁰

Rätt till återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ föreligger endast när ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till

- a) minst 1 000 kronor i fall som avses i 2, 4, 5 eller 6 §, och
- b) minst 500 kronor i fall som avses i 3 §.

Sådan återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 14 får dock göras när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per kalenderår.

Sådan återbetalning enligt 2 § som sker med stöd av 6 a kap. 1 § 11 eller 2 § får dock göras när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 500 kronor per kalenderår.

¹⁹ Senaste lydelse SFS 2007:1387

²⁰ Senaste lydelse SFS 2007:1387

Utöver möjligheterna till skattebefrielse enligt 6 a kap. får skatten sättas ned för bränsle som förbrukats av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan nedsättning av koldioxidskatten *eller, beträffande råttolja, energiskatten* för den del av skatten som överstiger 0,8 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Nedsättning medges med sådant belopp att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

Utöver möjligheterna till skattebefrielse enligt 6 a kap. får skatten sättas ned för bränsle som förbrukats av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan nedsättning av koldioxidskatten för den del av skatten som överstiger 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Nedsättning medges med sådant belopp att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

Bestämmelserna i första stycket gäller även mottagare av värmeleveranser om värmen har använts vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. I sådana fall avses med bränsle det bränsle som förbrukats för framställning av värmen. Om olika bränslen förbrukas samtidigt för denna värmeframställning får fördelningen mellan bränslena väljas fritt vid beräkning av nedsättningen. Motsvarande gäller för mottagare av värmeleveranser från kraftvärmeproduktion.

Vid beräkning av nedsättning enligt första eller andra stycket får den koldioxidskatt som är hänförlig till följande bränslen dock inte sättas ned mer än att den motsvarar minst

- a) 21 euro per kubikmeter dieselbrännolja (KN-nr 2710 19 41–2710 19 49) eller fotogen (KN-nr 2710 19 21 eller 2710 19 25),
- b) 14,30 euro per kubikmeter eldningsolja (KN-nr 2710 19 61–2710 19 69),
- c) 41 euro per 1 000 kilogram gasol (KN-nr 2711 12 11–2711 19 00) som förbrukats för drift av stationära motorer,
- d) 5,40 euro per 1 000 kubikmeter naturgas (KN-nr 2711 11 00 eller 2711 21 00), och
- e) 4,10 euro per 1 000 kilogram kol och koks (KN-nr 2701, 2702 och 2704),

varvid det nedsatta skattebeloppet i genomsnitt alltid minst *skall* motsvara minimiskattnivåerna för de förbrukade energi-

varvid det nedsatta skattebeloppet i genomsnitt alltid minst *ska* motsvara minimiskattnivåerna för de förbrukade energi-

²¹ Senaste lydelse SFS 2006:1508

slagen.

slagen.

Omräkning av de belopp i euro som anges i tredje stycket görs för varje kalenderår enligt den kurs i svenska kronor för euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

Begränsningarna av nedsättningen av skatt i tredje stycket gäller också för bränsle enligt 2 kap. 3 och 4 §§.

9 b §²²

Ansökan om nedsättning enligt 9 § *skall* omfatta en period om ett kalenderår och *skall* lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter kalenderårets utgång. Ansökan *skall* innehålla uppgifter om hur mycket bränsle som förbrukats under kalenderåret och försäljningsvärdet på de produkter som framställts under året. Sökanden *skall* även lämna de uppgifter som enligt 1 kap. 8 § behövs för att beräkna energiintensiteten hos det företag som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten får efter ansökan bestämma en preliminär koldioxidskattesats *eller, beträffande råttolja, en preliminär energiskattesats* enligt vilken skatt *skall* tas ut under ett kalenderår. De uppgifter som enligt första stycket *skall* lämnas av sökanden *skall* i en ansökan om preliminär skattesats lämnas i form av en uppskattning. Har beslut om preliminär skattesats meddelats *skall* sökanden, när det kalenderår som beslutet avser gått ut, komplettera sin ansökan med de verkliga uppgifterna. Kompletteringen *skall* ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre år efter utgången av det kalenderår som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten *skall* för varje sökande som meddelats beslut om preliminär skattesats fatta ett slutligt beslut om skattnedsättning för det bränsle som

Ansökan om nedsättning enligt 9 § *ska* omfatta en period om ett kalenderår och *ska* lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter kalenderårets utgång. Ansökan *ska* innehålla uppgifter om hur mycket bränsle som förbrukats under kalenderåret och försäljningsvärdet på de produkter som framställts under året. Sökanden *ska* även lämna de uppgifter som enligt 1 kap. 8 § behövs för att beräkna energiintensiteten hos det företag som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten får efter ansökan bestämma en preliminär koldioxidskattesats enligt vilken skatt *ska* tas ut under ett kalenderår. De uppgifter som enligt första stycket *ska* lämnas av sökanden *ska* i en ansökan om preliminär skattesats lämnas i form av en uppskattning. Har beslut om preliminär skattesats meddelats *ska* sökanden, när det kalenderår som beslutet avser gått ut, komplettera sin ansökan med de verkliga uppgifterna. Kompletteringen *ska* ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre år efter utgången av det kalenderår som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten *ska* för varje sökande som meddelats beslut om preliminär skattesats fatta ett slutligt beslut om skattnedsättning för det bränsle som

²² Senaste lydelse SFS 2006:1508

förbrukats under kalenderåret. Genom beslutet kan skatt påföras sökanden eller återbetalas till honom. Kan sökandens uppgifter inte läggas till grund för en tillförlitlig beräkning eller saknas uppgifter från honom, får beslut fattas efter skälig grund.

förbrukats under kalenderåret. Genom beslutet kan skatt påföras sökanden eller återbetalas till honom. Kan sökandens uppgifter inte läggas till grund för en tillförlitlig beräkning eller saknas uppgifter från honom, får beslut fattas efter skälig grund.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs 2 kap. 1 och 1 a §§ och 6 a kap. 2 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.2

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 07 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	5 kr 52 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	3 kr 82 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 10 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	5 kr 55 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 82 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	6 kr 27 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	797 kr per m ³	3 016 kr per m ³	3 813 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 525 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 541 kr per m ³
	miljöklass 2	1 788 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 804 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 926 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 942 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg
		1 024 kr per 1 000 kg	3 173 kr per 1 000 kg	4 197 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³
		880 kr per 1 000 m ³	2 259 kr per 1 000 m ³	3 139 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	605 kr per 1 000 kg	2 625 kr per 1 000 kg	3 230 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som upp- fyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 13 öre per liter 1 kr 40 öre per liter 3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter 2 kr 50 öre per liter 2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter 3 kr 90 öre per liter 5 kr 66 öre per liter

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 90 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 40 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	813 kr per m ³	3 076 kr per m ³	3 889 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			
	miljöklass 1	1 755 kr per m ³	3 076 kr per m ³	4 831 kr per m ³
	miljöklass 2	2 024 kr per m ³	3 076 kr per m ³	5 100 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 164 kr per m ³	3 076 kr per m ³	5 240 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 045 kr per 1 000 kg	3 236 kr per 1 000 kg	4 281 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor-drivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	898 kr per 1 000 m ³	2 304 kr per 1 000 m ³	3 202 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	617 kr per 1 000 kg	2 678 kr per 1 000 kg	3 295 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

1 a §

För kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2009.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

För kalenderåret 2014 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2012.

6 a kap.

2 §

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 2 100 kronor per kubikmeter.

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 700 kronor per kubikmeter.

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

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 1 kap. 8 § samt 9 kap. 9, 9 a och 9 b §§ ska upphöra att gälla, dels att 2 kap. 1 och 1 a §§, 6 a kap. 1, 2 och 3 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 1 § samt 9 kap. 2 och 5 §§ ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.3

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 13 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	3 kr 90 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 66 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 90 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 40 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	813 kr per m ³	3 076 kr per m ³	3 889 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 755 kr per m ³	3 076 kr per m ³	4 831 kr per m ³
	miljöklass 2	2 024 kr per m ³	3 076 kr per m ³	5 100 kr per

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 164 kr per m ³	3 076 kr per m ³	5 240 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg
		1 045 kr per 1 000 kg	3 236 kr per 1 000 kg	4 281 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³
		898 kr per 1 000 m ³	2 304 kr per 1 000 m ³	3 202 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	617 kr per 1 000 kg	2 678 kr per 1 000 kg	3 295 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

2 kap.**1 §**

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 25 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 85 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 45 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	4 kr 05 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 29 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 89 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	4 kr 05 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	6 kr 65 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	846 kr per m ³	3 201 kr per m ³	4 047 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 826 kr per m ³	3 201 kr per m ³	5 027 kr per m ³
	miljöklass 2	2 105 kr per m ³	3 201 kr per m ³	5 306 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 252 kr per m ³	3 201 kr per m ³	5 452 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	a) drift av motor- drivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	0 kr per 1 000 kg	3 367 kr per 1 000 kg	3 367 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 087 kr per 1 000 kg	3 367 kr per 1 000 kg	4 454 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 397 kr per 1 000 m ³	2 397 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	934 kr per 1 000 m ³	2 397 kr per 1 000 m ³	3 331 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	642 kr per 1 000 kg	2 786 kr per 1 000 kg	3 428 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Lydelse enligt lagförslag 1.3

Föreslagen lydelse

1 a §

För kalenderåret 2014 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2012.

För kalenderåret 2016 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2014.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

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
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

6 a kap.

1 §

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	40 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruv-industriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
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	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

*Lydelse enligt lagförslag 1.3**Föreslagen lydelse*

2 §

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från kol-dioxidskatt med 1 700 kronor per kubikmeter.

Om bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från kol-dioxidskatt med 900 kronor per kubikmeter.

*Lydelse enligt lagförslag 1.2**Föreslagen lydelse*

3 §

Vid annan kraftvärmeproduktion

Vid annan kraftvärmeproduktion

än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 70 procent.

än som avses i 1 § 17 a medges, för den del av bränslet som förbrukas för framställning av värme, befrielse från energiskatt med 70 procent och från koldioxidskatt med 40 procent.

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b medges inte någon skattbefrielse enligt denna paragraf.

7 kap.

1 §

Den som är skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle

1. för vilket skattskyldighet tidigare har inträtt,
2. som tagits tillbaka i samband med återgång av köp,
3. som av den skattskyldige exporterats till tredje land eller förts till frizon eller frilager för annat ändamål än att förbrukas där,
4. som förbrukats på ett sätt som ger rätt till skattbefrielse enligt 6 a kap.,
5. som har tagits emot av en skattbefriad förbrukare i enlighet med vad som framgår av dennes godkännande,
6. som har tagits emot för förbrukning i skepp eller luftfartyg med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i 6 a kap. 1 § 3 och 5,
7. som har tagits emot för förbrukning i båtar som avses i 6 a kap. 1 § 4 med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i denna punkt.

Om en skattbefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får avdrag enligt första stycket 5 göras enligt den lägre koldioxidskattesats som följer av beslutet.

8 kap.

1 §

Som skattbefriad förbrukare får godkännas den som förbrukar bränsle för ändamål som anges i 6 a kap. 1 § 1–5, 10, 12 eller 16 om han med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt är lämplig.

Ett godkännande enligt första stycket får meddelas för viss tid eller tills vidare. Godkännande tills vidare får meddelas den som tidigare hanterat obeskattat bränsle utan anmärkning. Ett godkännande får förenas med villkor.

Den som godkänts som skattbefriad förbrukare har rätt att från en skattskyldig köpa bränsle i de fall där bränslet enligt 6 a kap. är befriat från skatt.

Om en skattbefriad förbrukare har meddelats ett beslut om preliminär skattesats enligt 9 kap. 9 b §, får köp enligt tredje stycket ske till den lägre koldioxidskattesats som följer av beslutet.

9 kap.**2 §**

Om någon som inte är skattskyldig eller skattebefriad förbrukare har förbrukat bränsle på ett sådant sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. medger beskattningsmyndigheten efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet.

Har beslut om preliminär skattesats meddelats enligt 9 kap. 9 b § får återbetalning enligt första stycket medges enligt den lägre koldioxidskattesats som följer av beslutet.

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) bränslen med 70 procent av energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten,

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

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

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

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med diesellojla	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med diesellojla			

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med diesellojla samt bussar i Miljöklass Hybrid med återvinning av bromsenergi och möjlighet till drift med elektricitet för en sammanhängande vägsträcka om minst en kilometer under vilken den framförs i en hastighet av minst 50 kilometer per timme	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med			

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

Bilaga 1

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227) dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 7, 9–12 §§, rubriken närmast före 7 § samt bilaga 2 ska ha följande lydelse, dels att bilaga 3 ska upphöra att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt *skall* betalas till staten för vissa fordon enligt denna lag.

För vissa personbilar *samt* lätta bussar och lätta lastbilar *skall* fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt *ska* betalas till staten för vissa fordon enligt denna lag.

För vissa personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar *ska* fordonsskatt i stället betalas till staten enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

2 kap.

Personbilar

Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

7 §¹

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för *personbilar som*

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, eller

2. är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för

1. *personbilar som* enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, eller

2. *personbilar som* är av tidigare fordonsår än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

3. *personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010.*

För bilar som kan drivas med

¹ Senaste lydelse 2006:473.

dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut.

9 §

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 15 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en 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 100 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, *skall* den uppgiften användas.

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 en 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.

10 §²

För personbilar som kan drivas med dieselolja och som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007 ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,3.

För personbilar som kan drivas med dieselolja och som blivit

Bränslefaktorn är 2,55.

*Miljötillägget är
1. 500 kronor för fordon som*

² Senaste lydelse 2007:1391.

skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007 ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,15.

blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och

2. 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.

För en personbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, ska fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen i tredje stycket avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

11 §³

För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten, efter avräkning enligt 2 kap. 10 § fjärde stycket, för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

För personbil klass I som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten, efter avräkning enligt 2 kap. 10 § fjärde stycket, för skatteår överstiger 384 kronor.

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt ska betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

12 §⁴

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar som inte beskattas i lastbilar, 1. tunga bussar och tunga lastbilar,

2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt

3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den

³ Senaste lydelse 2007:1391.

⁴ Senaste lydelse 2009:228.

30 september 2009 för ett skatteår
av bilaga 3 till denna lag. Detta
gäller inte för EG-mobilkrantar.

Bilaga 1

I fråga om EG-mobilkrantar, traktorer, motorredskap och tunga terräng-
vagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Lydelse enligt lagförslag 1.5

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor			
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
A Tunga bussar					
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja samt bussar i Miljöklass Hybrid med återvinning av bromsenergi och möjlighet till drift med elektricitet för en sammanhängande vägsträcka om minst en kilometer under vilken den framförs i en hastighet av minst 50 kilometer per timme	3 501	–	984	–	
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja					
2.1 med två hjulaxlar	3 501	–	3 999	2 761	–
	4 000	–	4 999	2 877	–
	5 000	–	5 999	3 108	–
	6 000	–	6 999	3 398	–
	7 000	–	7 999	3 662	–
	8 000	–	8 999	3 926	–
	9 000	–	9 999	4 190	–
	10 000	–	10 999	4 441	–
	11 000	–	11 999	5 277	–
	12 000	–	12 999	6 113	–
	13 000	–	13 999	6 933	–
	14 000	–	14 999	9 193	–
	15 000	–	15 999	13 833	–
	16 000	–	16 999	14 893	–
	17 000	–	17 999	19 493	–
	18 000	–	18 999	24 093	–
	19 000	–		28 693	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 547	–
	4 000 –	4 999	2 657	–
	5 000 –	5 999	2 877	–
	6 000 –	6 999	3 101	–
	7 000 –	7 999	3 310	–
	8 000 –	8 999	3 519	–
	9 000 –	9 999	3 728	–
	10 000 –	10 999	3 937	–
	11 000 –	11 999	4 146	–
	12 000 –	12 999	4 355	–
	13 000 –	13 999	4 586	–
	14 000 –	14 999	6 401	–
	15 000 –	15 999	8 216	–
	16 000 –	16 999	10 031	–
	17 000 –	17 999	10 769	–
	18 000 –	18 999	12 397	–
	19 000 –	19 999	13 492	–
	20 000 –	20 999	15 583	–
	21 000 –	21 999	18 483	–
	22 000 –	22 999	21 382	–
23 000 –	23 999	22 675	–	
24 000 –	24 999	25 701	–	
25 000 –	25 999	28 101	–	
26 000 –	26 999	30 501	–	
27 000 –	27 999	32 901	–	
28 000 –	28 999	35 301	–	
29 000 –		37 701	–	
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 547	–
	4 000 –	4 999	2 657	–
	5 000 –	5 999	2 877	–
	6 000 –	6 999	3 101	–
	7 000 –	7 999	3 310	–
	8 000 –	8 999	3 519	–
	9 000 –	9 999	3 728	–
	10 000 –	10 999	3 937	–
	11 000 –	11 999	4 146	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	12 000 –	12 999	4 355	–
	13 000 –	13 999	4 586	–
	14 000 –	14 999	5 686	–
	15 000 –	15 999	6 786	–
	16 000 –	16 999	7 886	–
	17 000 –	17 999	8 986	–
	18 000 –	18 999	10 086	–
	19 000 –	19 999	10 169	–
	20 000 –	20 999	11 169	–
	21 000 –	21 999	12 169	–
	22 000 –	22 999	13 169	–
	23 000 –	23 999	14 169	–
	24 000 –	24 999	15 185	–
	25 000 –	25 999	16 655	–
	26 000 –	26 999	18 125	–
	27 000 –	27 999	19 595	–
	28 000 –	28 999	21 065	–
	29 000 –	29 999	22 535	–
	30 000 –	30 999	24 005	–
	31 000 –	31 999	25 475	–
	32 000 –		26 945	–
B Tunga lastbilar				
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med diesellojla	3 501 –		984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med diesellojla				
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,				
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	5 999	3 403	–
	6 000 –	6 999	3 769	–
	7 000 –	7 999	5 954	–
	8 000 –	8 999	7 073	–
	9 000 –	9 999	9 271	–
	10 000 –	10 999	9 742	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	11 000 –	11 999	12 952	–
	12 000 –	12 999	14 701	–
	13 000 –	13 999	18 562	–
	14 000 –		19 511	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon				
	7 000 –	7 999	1 891	–
	8 000 –	8 999	2 283	–
	9 000 –	10 999	3 748	–
	11 000 –	12 999	5 203	–
	13 000 –	15 999	7 900	–
	16 000 –	16 999	8 278	–
	17 000 –	17 999	11 258	–
	18 000 –		14 238	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,				
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon				
	3 501 –	4 999	2 936	–
	5 000 –	5 999	3 109	–
	6 000 –	6 999	3 878	–
	7 000 –	7 999	9 299	–
	8 000 –	8 999	12 123	–
	9 000 –	9 999	12 992	–
	10 000 –	10 999	17 244	–
	11 000 –	11 999	18 124	–
	12 000 –	12 999	19 235	–
	13 000 –	13 999	20 346	–
	14 000 –	14 999	21 457	–
	15 000 –	21 999	22 017	–
	22 000 –	22 999	23 777	–
	23 000 –	23 999	25 932	–
	24 000 –	24 999	27 782	–
	25 000 –	25 999	29 632	–
	26 000 –	26 999	31 482	–
	27 000 –	27 999	33 332	–
	28 000 –	28 999	35 182	–
	29 000 –	29 999	37 032	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	30 000 –	30 999	38 882	–
	31 000 –		40 732	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon				
	7 000 –	17 999	5 080	–
	18 000 –	19 999	7 027	–
	20 000 –	20 999	10 395	–
	21 000 –	21 999	11 083	–
	22 000 –	22 999	13 253	–
	23 000 –	23 999	15 408	–
	24 000 –	24 999	17 258	–
	25 000 –	25 999	19 108	–
	26 000 –	26 999	20 958	–
	27 000 –	27 999	22 808	–
	28 000 –	28 999	24 658	–
	29 000 –	29 999	26 508	–
	30 000 –	30 999	28 358	–
	31 000 –	31 999	30 208	–
	32 000 –		32 058	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,				
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 –	8 999	2 662	–
	9 000 –	9 999	2 802	–
	10 000 –	10 999	3 103	–
	11 000 –	11 999	4 181	–
	12 000 –	12 999	5 259	–
	13 000 –	13 999	5 761	–
	14 000 –	14 999	6 737	–
	15 000 –	15 999	8 487	–
	16 000 –	16 999	10 237	–
	17 000 –		11 984	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	7 000 –	12 999	345	–
	13 000 –	13 999	800	–
	14 000 –	14 999	1 100	–
	15 000 –	15 999	2 307	–
	16 000 –	16 999	2 327	–
	17 000 –	17 999	2 376	–
	18 000 –		3 750	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,				
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	3 501 –	11 999	2 455	–
	12 000 –	12 999	3 345	–
	13 000 –	13 999	4 192	–
	14 000 –	14 999	5 039	–
	15 000 –	15 999	5 886	–
	16 000 –	16 999	7 382	–
	17 000 –	17 999	8 071	–
	18 000 –	18 999	9 443	–
	19 000 –	19 999	11 163	–
	20 000 –	20 999	12 883	–
	21 000 –	21 999	14 603	–
	22 000 –	22 999	16 323	–
	23 000 –	23 999	18 043	–
	24 000 –	24 999	19 763	–
	25 000 –	25 999	21 483	–
	26 000 –	26 999	23 203	–
	27 000 –	27 999	24 923	–
	28 000 –	28 999	26 643	–
	29 000 –	29 999	28 363	–
	30 000 –	30 999	30 083	–
	31 000 –		31 803	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon				
	7 000 –	16 999	575	–
	17 000 –	18 999	1 000	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	19 000 – 19 999	1 212	–	
	20 000 – 20 999	2 359	–	
	21 000 – 21 999	4 079	–	
	22 000 – 22 999	5 799	–	
	23 000 – 23 999	7 519	–	
	24 000 – 24 999	9 239	–	
	25 000 – 25 999	10 959	–	
	26 000 – 26 999	12 679	–	
	27 000 – 27 999	14 399	–	
	28 000 – 28 999	16 119	–	
	29 000 – 29 999	17 839	–	
	30 000 – 30 999	19 559	–	
	31 000 – 31 999	21 279	–	
	32 000 –	22 999	–	

2.5 utan draganordning, med två
hjulaxlar,

2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt
lagen (1997:1137) om vägavgift för
vissa tunga fordon

	3 501 – 8 999	2 662	–	
	9 000 – 9 999	2 802	–	
	10 000 – 10 999	3 103	–	
	11 000 – 11 999	4 181	–	
	12 000 – 12 999	5 259	–	
	13 000 – 13 999	5 761	–	
	14 000 – 14 999	6 737	–	
	15 000 – 15 999	8 487	–	
	16 000 – 16 999	10 237	–	
	17 000 –	11 984	–	

2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift för vissa
tungt fordon

	12 000 – 12 999	347	–	
	13 000 – 13 999	962	–	
	14 000 – 14 999	1 480	–	
	15 000 – 15 999	3 066	–	
	16 000 – 16 999	3 923	–	
	17 000 – 17 999	5 670	–	
	18 000 –	7 960	–	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	

2.6 utan draganordning, med tre
hjulaxlar,

2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt
lagen (1997:1137) om vägavgift för
vissa tunga fordon

3 501 – 11 999	2 455	–
12 000 – 12 999	3 345	–
13 000 – 13 999	4 192	–
14 000 – 14 999	5 039	–
15 000 – 15 999	5 886	–
16 000 – 16 999	7 382	–
17 000 – 17 999	8 071	–
18 000 – 18 999	9 443	–
19 000 – 19 999	11 163	–
20 000 – 20 999	12 883	–
21 000 – 21 999	14 603	–
22 000 – 22 999	16 323	–
23 000 – 23 999	18 043	–
24 000 – 24 999	19 763	–
25 000 – 25 999	21 483	–
26 000 – 26 999	23 203	–
27 000 – 27 999	24 923	–
28 000 – 28 999	26 643	–
29 000 – 29 999	28 363	–
30 000 – 30 999	30 083	–
31 000 –	31 803	–

2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift för vissa
tungt fordon

12 000 – 16 999	604	–
17 000 – 17 999	1 757	–
18 000 – 18 999	3 129	–
19 000 – 19 999	4 849	–
20 000 – 20 999	6 569	–
21 000 – 21 999	8 289	–
22 000 – 22 999	10 009	–
23 000 – 23 999	11 729	–
24 000 – 24 999	13 449	–
25 000 – 25 999	15 169	–
26 000 –	16 889	–

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

2.7 utan draganordning, med fyra
eller flera hjulaxlar,

2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt
lagen (1997:1137) om vägavgift för
vissa tunga fordon

3 501 – 11 999	2 455	–
12 000 – 12 999	3 345	–
13 000 – 13 999	4 192	–
14 000 – 14 999	5 039	–
15 000 – 15 999	5 886	–
16 000 – 16 999	7 382	–
17 000 – 17 999	8 071	–
18 000 – 18 999	9 443	–
19 000 – 19 999	11 163	–
20 000 – 20 999	12 883	–
21 000 – 21 999	14 603	–
22 000 – 22 999	16 323	–
23 000 – 23 999	18 043	–
24 000 – 24 999	19 763	–
25 000 – 25 999	21 483	–
26 000 – 26 999	23 203	–
27 000 – 27 999	24 923	–
28 000 – 28 999	26 643	–
29 000 – 29 999	28 363	–
30 000 – 30 999	30 083	–
31 000 –	31 803	–

2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift för vissa
tungt fordon

12 000 – 16 999	1 229	–
17 000 – 18 999	1 242	–
19 000 – 19 999	1 611	–
20 000 – 20 999	2 359	–
21 000 – 21 999	4 079	–
22 000 – 22 999	5 799	–
23 000 – 23 999	7 519	–
24 000 – 24 999	9 239	–
25 000 – 25 999	10 959	–
26 000 – 26 999	12 679	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	

27 000 – 27 999	14 399	–
28 000 – 28 999	16 119	–
29 000 – 29 999	17 839	–
30 000 – 30 999	19 559	–
31 000 – 31 999	21 279	–
32 000 –	22 999	–

C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0 –	1 300	370	0
	1 301 –	3 000	425	55
	3 001 –	7 000	1 360	95
	7 001 –		5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –		1 000	0
3. Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I				
3.1 med två hjulaxlar	2 001 –	6 000	300	35
	6 001 –	14 000	1 700	70
	14 001 –		7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001 –	6 000	300	30
	6 001 –	14 000	1 500	50
	14 001 –	18 000	5 500	130
	18 001 –		10 700	170

D Släpvagnar

1. Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram	751 –	2 000	360	0
	2 001 –	3 000	380	21
2. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med diesellojja,				
2.1 med en hjulaxel	3 001 –		580	11
2.2 med två hjulaxlar	3 001 –	13 000	580	9
	13 001 –		1 480	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6	
	13 001 –	1 180	0	
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om				
3.1 styraxel för påhängsvagn,				
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78	
	5 001 – 8 000	2 190	107	
	8 001 –	5 400	198	
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42	
	8 001 – 11 000	2 710	76	
	11 001 – 14 000	4 990	114	
	14 001 –	8 410	160	
3.2 andra släpvagnar,				
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36	
	8 001 –	2 120	64	
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23	
	8 001 – 11 000	1 460	38	
	11 001 – 14 000	2 600	58	
	14 001 – 17 000	4 340	76	
	17 001 –	6 620	84	
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14	
	11 001 – 17 000	1 420	30	
	17 001 – 25 000	3 220	50	
	25 001 –	7 220	65	
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,				

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
4.1 med en hjulaxel	3 001 –	8 000	550	45
	8 001 –		2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 –	8 000	550	20
	8 001 –	11 000	1 550	50
	11 001 –	17 000	3 050	170
	17 001 –		13 250	250
4.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 –	11 000	550	20
	11 001 –	14 000	2 150	40
	14 001 –	20 000	3 350	75
	20 001 –	25 000	7 850	105
	25 001 –	30 000	13 100	120
	30 001 –		19 100	45

Bilaga 2**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor			
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
A Tunga bussar					
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja samt bussar i Miljöklass Hybrid med återvinning av bromsenergi och möjlighet till drift med elektricitet för en sammanhängande vägsträcka om minst en kilometer under vilken den framförs i en hastighet av minst 50 kilometer per timme	3 501	–	984	–	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja					
2.1 med två hjulaxlar	3 501	–	3 999	2 510	–
	4 000	–	4 999	2 615	–
	5 000	–	5 999	2 825	–
	6 000	–	6 999	3 089	–
	7 000	–	7 999	3 329	–
	8 000	–	8 999	3 569	–
	9 000	–	9 999	3 809	–
	10 000	–	10 999	4 037	–
	11 000	–	11 999	4 297	–
	12 000	–	12 999	5 574	–
	13 000	–	13 999	6 292	–
	14 000	–	14 999	8 949	–
	15 000	–	15 999	12 575	–
	16 000	–	16 999	13 769	–
	17 000	–	17 999	16 622	–
	18 000	–	18 999	18 932	–
	19 000	–		23 532	–
2.2 med tre hjulaxlar	3 501	–	3 999	2 315	–
	4 000	–	4 999	2 415	–
	5 000	–	5 999	2 615	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
	6 000	–	6 999	2 819	–
	7 000	–	7 999	3 009	–
	8 000	–	8 999	3 199	–
	9 000	–	9 999	3 389	–
	10 000	–	10 999	3 579	–
	11 000	–	11 999	3 769	–
	12 000	–	12 999	4 011	–
	13 000	–	13 999	4 221	–
	14 000	–	14 999	5 871	–
	15 000	–	15 999	7 521	–
	16 000	–	16 999	9 171	–
	17 000	–	17 999	10 146	–
	18 000	–	18 999	10 402	–
	19 000	–	19 999	10 444	–
	20 000	–	20 999	10 485	–
	21 000	–	21 999	12 462	–
	22 000	–	22 999	13 641	–
	23 000	–	23 999	14 471	–
	24 000	–	24 999	15 777	–
	25 000	–	25 999	16 457	–
	26 000	–	26 999	17 137	–
	27 000	–	27 999	19 537	–
	28 000	–	28 999	21 937	–
	29 000	–		24 337	–
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501	–	3 999	2 315	–
	4 000	–	4 999	2 415	–
	5 000	–	5 999	2 615	–
	6 000	–	6 999	2 819	–
	7 000	–	7 999	3 009	–
	8 000	–	8 999	3 199	–
	9 000	–	9 999	3 389	–
	10 000	–	10 999	3 579	–
	11 000	–	11 999	3 769	–
	12 000	–	12 999	4 010	–
	13 000	–	13 999	4 251	–
	14 000	–	14 999	4 492	–
	15 000	–	15 999	5 492	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor			
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
	16 000	–	16 999	6 492	–
	17 000	–	17 999	8 074	–
	18 000	–	18 999	9 074	–
	19 000	–	19 999	9 152	–
	20 000	–	20 999	10 052	–
	21 000	–	21 999	10 952	–
	22 000	–	22 999	11 852	–
	23 000	–	23 999	12 752	–
	24 000	–	24 999	13 667	–
	25 000	–	25 999	14 990	–
	26 000	–	26 999	16 313	–
	27 000	–	27 999	17 636	–
	28 000	–	28 999	18 959	–
	29 000	–	29 999	20 282	–
	30 000	–	30 999	21 605	–
	31 000	–	31 999	22 928	–
	32 000	–		24 251	–
B Tunga lastbilar					
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3 501	–		984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja					
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,					
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501	–	5 999	3 094	–
	6 000	–	6 999	3 426	–
	7 000	–	7 999	5 413	–
	8 000	–	8 999	6 430	–
	9 000	–	9 999	8 429	–
	10 000	–	10 999	8 857	–
	11 000	–	11 999	11 775	–
	12 000	–	12 999	13 365	–
	13 000	–	13 999	16 875	–
	14 000	–		17 737	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon					
	7 000	–	7 999	1 727	–
	8 000	–	8 999	2 084	–
	9 000	–	10 999	3 423	–
	11 000	–	12 999	4 751	–
	13 000	–		7 213	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,					
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	3 501	–	4 999	2 669	–
	5 000	–	5 999	2 826	–
	6 000	–	6 999	3 525	–
	7 000	–	7 999	8 453	–
	8 000	–	8 999	11 021	–
	9 000	–	9 999	11 811	–
	10 000	–	10 999	15 676	–
	11 000	–	11 999	16 476	–
	12 000	–	12 999	17 486	–
	13 000	–	13 999	18 496	–
	14 000	–	14 999	19 506	–
	15 000	–		20 015	–
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon					
	7 000	–	17 999	4 638	–
	18 000	–	19 999	6 416	–
	20 000	–		9 491	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,					
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	3 501	–	8 999	2 420	–
	9 000	–	9 999	2 547	–
	10 000	–	10 999	2 821	–
	11 000	–	11 999	3 801	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
		grund- belopp			
	12 000	–	12 999	4 781	–
	13 000	–	13 999	5 261	–
	14 000	–	14 999	5 937	–
	15 000	–	15 999	6 480	–
	16 000	–	16 999	8 210	–
	17 000	–		9 908	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	7 000	–		300	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,					
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	3 501	–	11 999	2 232	–
	12 000	–	12 999	3 041	–
	13 000	–	13 999	3 811	–
	14 000	–	14 999	4 581	–
	15 000	–	15 999	5 351	–
	16 000	–	16 999	6 711	–
	17 000	–	17 999	7 571	–
	18 000	–	18 999	8 943	–
	19 000	–	19 999	10 451	–
	20 000	–		11 024	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	7 000	–		500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,					
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	3 501	–	8 999	2 420	–
	9 000	–	9 999	2 547	–
	10 000	–	10 999	2 821	–
	11 000	–	11 999	3 801	–
	12 000	–	12 999	4 781	–
	13 000	–	13 999	5 261	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		Bilaga 1	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
	14 000	–	14 999	5 937	–
	15 000	–	15 999	6 480	–
	16 000	–	16 999	8 210	–
	17 000	–		9 908	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon					
	12 000	–	12 999	317	–
	13 000	–	13 999	879	–
	14 000	–	14 999	1 236	–
	15 000	–		2 799	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,					
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	3 501	–	11 999	2 232	–
	12 000	–	12 999	3 041	–
	13 000	–	13 999	3 811	–
	14 000	–	14 999	4 581	–
	15 000	–	15 999	5 351	–
	16 000	–	16 999	6 711	–
	17 000	–	17 999	7 571	–
	18 000	–	18 999	8 943	–
	19 000	–	19 999	10 451	–
	20 000	–	20 999	11 024	–
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon					
	12 000	–	16 999	552	–
	17 000	–	18 999	1 134	–
	19 000	–	20 999	1 471	–
	21 000	–	22 999	2 268	–
	23 000	–		3 525	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,					
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	3 501	–	11 999	2 232	–
	12 000	–	12 999	3 041	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor		
			grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	13 000	–	13 999	3 811	–
	14 000	–	14 999	4 581	–
	15 000	–	15 999	5 351	–
	16 000	–	16 999	6 711	–
	17 000	–	17 999	7 571	–
	18 000	–	18 999	8 943	–
	19 000	–	19 999	10 451	–
	20 000	–		11 024	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon					
	12 000	–	16 999	552	–
	17 000	–	18 999	1 134	–
	19 000	–	22 999	1 471	–
	23 000	–	24 999	1 492	–
	25 000	–	26 999	2 329	–
	27 000	–	28 999	3 698	–
	29 000	–		5 486	–
C EG-mobilkranar, traktorer, motorredskap och tunga terräng- vagnar					
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I					
	0	–	1 300	370	0
	1 301	–	3 000	425	55
	3 001	–	7 000	1 360	95
	7 001	–		5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och EG-mobilkranar					
	2 001	–		1 000	0
3. Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I					
3.1 med två hjulaxlar					
	2 001	–	6 000	300	35
	6 001	–	14 000	1 700	70
	14 001	–		7 300	200

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor		Bilaga 1
			grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001	–	6 000	300	30
	6 001	–	14 000	1 500	50
	14 001	–	18 000	5 500	130
	18 001	–		10 700	170
D Släpvagnar					
1. Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram					
	751	–	2 000	360	0
	2 001	–	3 000	380	21
2. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med dieselloja,					
2.1 med en hjulaxel					
	3 001	–		580	11
2.2 med två hjulaxlar					
	3 001	–	13 000	580	9
	13 001	–		1 480	0
2.3 med tre eller flera hjul axlar					
	3 001	–	13 000	580	6
	13 001	–		1 180	0
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselloja, om det är fråga om					
3.1 styraxel för påhängsvagn,					
3.1.1 med en hjulaxel					
	3 001	–	5 000	630	78
	5 001	–	8 000	2 190	107
	8 001	–		5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar					
	3 001	–	8 000	610	42
	8 001	–	11 000	2 710	76
	11 001	–	14 000	4 990	114
	14 001	–		8 410	160

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
3.2 andra släpvagnar,				
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 –	8 000	320	36
	8 001 –		2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 –	8 000	310	23
	8 001 –	11 000	1 460	38
	11 001 –	14 000	2 600	58
	14 001 –	17 000	4 340	76
	17 001 –		6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 –	11 000	300	14
	11 001 –	17 000	1 420	30
	17 001 –	25 000	3 220	50
	25 001 –		7 220	65
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,				
4.1 med en hjulaxel	3 001 –	8 000	550	45
	8 001 –		2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 –	8 000	550	20
	8 001 –	11 000	1 550	50
	11 001 –	17 000	3 050	170
	17 001 –		13 250	250
4.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 –	11 000	550	20
	11 001 –	14 000	2 150	40
	14 001 –	20 000	3 350	75
	20 001 –	25 000	7 850	105
	25 001 –	30 000	13 100	120
	30 001 –		19 100	45

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.6

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §

Bränslefaktorn är 2,55.

Bränslefaktorn är 2,4.

Miljö tillägget är

1. 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och
2. 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.

För en personbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, ska fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen i tredje stycket avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013. Tredje och fjärde styckena paragrafen gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs att 1, 3 och 7 §§ samt bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Fordonsskatt *skall* betalas till staten enligt denna lag för sådana *personbilar* som avses i 3 § *samt för lätta bussar och lätta lastbilar*.

För övriga fordon finns bestämmelser om skatt på fordon i vägtrafikskattelagen (2006:227).

3 §¹

Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar klass I som

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2005 eller tidigare, och

b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar *som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2010*.

7 §²

För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, *skall* fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20

För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, *ska* fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20–

¹ Senaste lydelse 2006:472.

² Senaste lydelse 2006:472.

Nuvarande lydelse

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojla	0– 900	720	0	
	901–	903	183	
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojla	0– 900	2 187	0	
	901–	2 741	554	
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojla	0– 1 300	720	0	
	1 301– 1 600	903	164	
	1 601– 3 000	1 396	129	
	3 001– 3 500	3 197	0	
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojla	0– 1 300	2 187	0	
	1 301– 1 600	2 339	59	
	1 601– 3 000	2 517	178	
	3 001– 3 500	5 018	0	
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojla	0– 1 300	720	0	
	1 301– 1 600	903	164	
	1 601– 3 000	1 396	129	
	3 001–	3 197	0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
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

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0–	900	741	0
	901–		930	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0–	900	2 098	0
	901–		2 629	531
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar 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–	3 500	3 197	0
2. Lätta bussar 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–	3 500	5 018	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.8.

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslags	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojla	0–	900	741	0
	901–		930	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojla	0–	900	2 098	0
	901–		2 629	531
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojla	0–	1 300	720	0
	1 301–	1 600	903	164
	1 601–	3 000	1 396	129
	3 001–	3 500	3 197	0
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojla	0–	1 300	2 187	0
	1 301–	1 600	2 339	59
	1 601–	3 000	2 517	178
	3 001–	3 500	5 018	0
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojla	0–	1 300	720	0
	1 301–	1 600	903	164
	1 601–	3 000	1 396	129

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundrat- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
	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**Bilaga***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundrat- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Personbilar klass I			
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja			
	0– 900	741	0
	901–	930	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja			
	0– 900	2 008	0
	901–	2 517	508
B Lätta bussar			
1. Lätta bussar 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– 3 500	3 197	0
2. Lätta bussar 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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
	3 001–	3 500	5 018	0
C Lätta lastbilar och personbilar klass II				
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja				
	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 diesellojja				
	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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har följande har lämnat yttrande över promemorian: Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Dalarnas län, Länsrätten i Örebro län, Kommerskollegium, Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Statskontoret, Statens Jordbruksverk, Sveriges lantbruksuniversitet i Umeå, (Institutionen för skogsekonomi), Sveriges lantbruksuniversitet i Uppsala, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Regelrådet, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Skogsstyrelsen, Tillväxtverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Statens energimyndighet, Konsumentverket, Bil Sweden, Företagarförbundet, Jernkontoret, Lantbrukarnas Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Näringslivets Nämnd för Regelgranskning, Plast- & Kemiföretagen, Skogsindustrierna, Skogsägarnas Riksförbund, SveMin, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme, Svensk Handel, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Gasföreningen, Svenska Gjuteriföreningen, Svenska Kalkföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Transportindustriförbund och Vattenbrukarnas Riksförbund.

Följande har inte lämnat yttrande: Göteborgs universitet (nationalekonomiska institutionen), Umeå universitet (nationalekonomiska institutionen), Buss & Samhälle, Ekologiska Lantbrukarna, Gröna näringsens riksorganisation, Företagarnas riksorganisation, Näringslivets transportråd, Svensk kollektivtrafik och Svensk Vindkraftförening.