

Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner

**Promemoria 2002-01-22 av
Vägtrafikskatteutredningen**

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08)

Särskild utredare

f.d. kammarrättslagmannen Valter Nilsson

Experter

skattehandläggaren Ulf Båsjö, Skattemyndigheten i Örebro
departementssekreteraren Sara Emanuelsson, Näringsdepartementet
departementssekreteraren Gunnar Eriksson, Näringsdepartementet
departementssekreteraren Agnes von Gersdorff, Miljödepartementet
departementssekreteraren Mats-Olof Hansson, Finansdepartementet
kanslirådet Jan Larsson, Finansdepartementet
kammarrättsassessorn Gabriella Loman, Finansdepartementet
juristen Bengt Magnusson, Vägverket
avdelningsdirektören Lars-Åke Olsson, Naturvårdsverket
departementsrådet Hans Öhgren, Jordbruksdepartementet

Sekreterare

kammarrättsassessorn Ewa Hagard Linander
Regeringskansliets utredningsavdelning
Box 347
401 25 GÖTEBORG
tel 031 – 701 53 52
fax 031 – 774 11 18
e-post ewa.hagard.linander@kkg.dom.se

Innehåll

Sammanfattning	3
Författningsförslag.....	5
Inledning.....	11
Utredningens uppdrag	11
Bakgrund	12
Gällande bestämmelser m.m.	15
Beskattningen av energi för fordonsdrift	15
Beskattningen av energi för annat ändamål än fordonsdrift	19
Sammanfattning	20
EG-rättsliga bestämmelser	21
Arbetsmaskiner	25
Nuvarande förhållanden.....	31
Antalet jord- och skogsbruksföretag	31
Förbrukningen av eldningsolja och dieselolja	31
Certifiering, beställarkrav m.m.	32
Jordbrukets internationella konkurrenskraft	33
Några internationella jämförelser.....	34
Överväganden och förslag	39
Avgränsningen av näringar	41
Avgränsningen av arbetsmaskiner.....	41
Tillgängligheten	44

Miljöaspekter	44
Skattenivån	46
Vissa specialfall	50
Statsfinansiella konsekvenser m.m.	53
Statsfinansiella konsekvenser.....	53
Övriga konsekvenser	55
Ikraftträdande	56
Författningskommentar.....	57
Lagen om skatt på energi	57
Lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner	59
Förordningen om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner	59
Särskilt yttrande	61
Bilaga	63

Sammanfattning

För motordrivna (dieseldrivna) fordon får i dag användas endast högbeskattad omärkt dieselolja. Starka krav har förts fram, främst från jordbrukets och skogsbrukets håll, om att dieselolja som används för arbetsmaskiner inom dessa sektorer skall beskattas enligt lägre skattesats. Härvid åberopas att åtgärden behövs för att hävda jord- och skogsbrukets konkurrenskraft. Man pekar på att beskattning efter en lägre skattesats sker i andra europeiska länder.

I denna promemoria diskuteras beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner inom olika sektorer (jordbruk, skogsbruk, industri och byggsektor). Utredningen poängterar att promemorians innehåll inte gör anspråk på att vara fullständigt och att de slutsatser som dras här kan komma att revideras och värderas om i olika avseenden under det fortsatta utredningsarbetet. Bland annat mot denna bakgrund tar utredningen inte ställning till om kraven på skattesänkning är befogade eller inte. Om statsmakterna vill tillmötesgå kraven bör en helhetsbedömning göras, där bland annat miljöhänsyn, administration och kontrollproblem beaktas. Detta leder till att en sänkning till den s.k. industrinivån för beskattning av olja, 539 kr/m³, eller till en ny skattenivå som läggs något över industrinivån, avstyrks. Närmast till hands ligger i stället en sänkning till den s.k. uppvärmningsnivån, 2 505 kr/m³.

För att undvika negativa miljöeffekter bör till en skattesänkning kopplas ett förbud mot att använda annat än miljöklassad dieselolja. Utredningen noterar också att branschorganisationerna (LRF m.fl.) har förklarat sig villiga att verka för att dieselolja av god miljö kvalitet används.

De arbetsmaskiner som omfattas av en eventuell förändring är i princip jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon, dvs. fordon som används utanför allmän väg vare sig de tillhör jord- och skogsbruket eller andra branscher.

Om en förändring görs i enlighet med det ovan sagda sänks alltså skattesatsen från den högsta etablerade nivån, fordonsnivån, för närvarande 3 121 kr/m³, till den lägre etablerade, uppvärmningsnivån,

för närvarande 2 505 kr/m³. Detta innebär en reduktion med 62 öre per liter dieselolja.

Budgetbortfallet för den offentliga sektorn för år 2003 beräknas till 0,36 mdkr (nettoeffekt).

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 och 9 a §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bränsletank som förser motor på motordrivet fordon med bränsle får inte innehålla oljeprodukt som enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 8 § första stycket är försedd med märkämnerna. Inte heller bränsletank som förser motor på båt med bränsle får innehålla en sådan oljeprodukt. *Detta gäller dock inte båtar för vilka fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787).*

Bestämmelserna i första stycket gäller även oljeprodukt, från vilken märkämnerna som avses i 8 § första stycket har avlägsnats.

2 kap.
9 §¹

En bränsletank som förser en motor på ett motordrivet fordon med bränsle får, om inte annat följer av andra stycket, inte innehålla en oljeprodukt som enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 8 § första stycket är försedd med märkämnerna eller från vilken märkämnerna som avses i 8 § första stycket har avlägsnats. Inte heller en bränsletank som förser en motor på en båt med bränsle får innehålla en sådan oljeprodukt.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte för en bränsletank på

1. en traktor, ett

¹ Senaste lydelse 2001:518.

motorredskap eller en tung terrängvagn som inte är ett skattepliktigt fordon enligt fordonsskattelagen (1988:327),

2. ett sådant motordrivet fordon som beskattas enligt 25 § tredje stycket fordonsskattelagen,

3. ett sådant motordrivet fordon som är en lätt terrängvagn,

4. en båt, för vilken fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787).

Beskattningsmyndigheten kan medge att bränsletank på båt som disponeras av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Kustbevakningen eller annan statlig myndighet får innehålla oljeprodukt som enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 8 § första stycket är försedd med märkämnerna. Om det finns särskilda skäl kan sådant medgivande också lämnas för annan båt.

Beslut om medgivande enligt tredje stycket får återkallas, om förutsättningarna för det inte längre finns. Beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

9 a §²

Bestämmelserna i 9 § första och andra styckena gäller även, såvitt avser bränsletank som förser motor på motordrivet fordon med bränsle, oljeprodukt som är eller har varit försedd med sådana av regeringen i föreskrift angivna andra märkämnerna än de som avses i 8 § första stycket.

Bestämmelserna i 9 § första stycket gäller även, såvitt avser en bränsletank som förser en motor på ett motordrivet fordon med bränsle, en oljeprodukt som är eller har varit försedd med sådana av regeringen i föreskrift angivna andra märkämnerna än de som avses i 8 § första stycket.

Första stycket gäller inte bränsletank som förser motor på motordrivet fordon med bränsle, om bränslet

1. för privat ändamål förts in till Sverige i fordonets tank eller i reservdunk som rymmer högst 10 liter, eller

2. förts in till Sverige i en normal bränsletank på fordonet eller till fordonet kopplad släpvagn som används yrkesmässigt.

² Senaste lydelse 1998:289.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2003.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Härigenom föreskrivs att i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner skall införas en ny paragraf, 15 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 a §

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter om skyldighet att använda visst bränsle som har meddelats med stöd av 4 § 4.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2003.

3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

dels att det skall införas en ny paragraf, 7 a §, av följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 7 a § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Förbud att använda visst bränsle

7 a §

Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3 enligt bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, får inte användas i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg eller i traktorer.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2003.

Inledning

Utredningens uppdrag

Genom beslut den 19 april 2001 bemyndigade regeringen chefen för Finansdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning (dir. 2001:12). Översynen skall framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt och även se över uttaget av fordonsskatt. En särskild uppgift är att klarlägga om det är möjligt att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp. Vidare skall beskattningen av dieselloja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner utredas. En allmän översyn skall göras av fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen i syfte att förenkla och anpassa regelverkens terminologi. Slutligen skall följderna av ett upphävande av lagen om saluvagnsskatt och förordningen om uppbörd av saluvagnsskatt m.m. analyseras och möjligheten att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning prövas.

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 30 april 2003. Översynen av beskattningen av arbetsmaskiner skall dock redovisas med förtur. Detta föranleds av att starka krav på skattesänkningar för dieselloja som används i arbetsmaskiner har ställts till regeringen, främst från Lantbrukarnas Riksförbund, LRF.

I utredningsdirektiven (s. 11 och 12) anges närmare om uppdraget vad avser drivmedelsskatterna att utredaren skall avväga nivån på dessa i förhållande till övriga vägtrafikskatter i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Förändringar på detta område skall baseras på en analys av de sammantagna effekterna av alla vägtrafikrelaterade skatter. Drivmedelsskattenivån skall bestämmas med utgångspunkt i den gällande energi- och koldioxidskatten. Vid avvägningen mellan fordons- och drivmedelsskatt inverkar

en rad olika aspekter. Utredaren skall här utgå från vad som redovisats avseende styrmedel i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande (SOU 1999:62). En jämförelse skall göras med beskattningen i relevanta länder inom EU. I detta sammanhang skall även beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner ses över.

I denna promemoria har brutits ut den del av nämnda uppdrag som avser beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner som är motordrivna fordon och som används i jordbruket och skogsbruket samt inom industrin och byggsektorn. Som arbetsmaskiner räknas i princip olika slag av traktorer, motorredskap och terrängvagnar. Det bör redan här strykas under att promemorians innehåll inte gör anspråk på att vara fullständigt och att de slutsatser som dras här kan komma att revideras och värderas om i olika avseenden under den fortsatta utredningstiden.

De konkurrensfrågor som är relevanta gentemot andra näringar kommer, i enlighet med vad som sägs i utredningens direktiv, att behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. I samband med detta kan fortsatta överväganden komma att ske i den del av uppdraget som nu behandlas.

Bakgrund

För att få en miljöstyrning på dieselolja differentierades den allmänna energiskatten på oljeprodukter den 1 januari 1991 så att skatteuttaget varierade beroende på oljans miljöegenskaper genom indelning i tre olika miljöklasser. Eftersom det då inte gjordes någon skillnad på eldningsolja och dieselolja för fordonsdrift kom differentieringen att omfatta all olja.

I samband med att kilometerskatten avskaffades den 1 oktober 1993 infördes vid sidan av redan utgående energi- och koldioxidskatt en särskild skatt på den dieselolja – eller *dieselbrännolja* som är den term som används i lagen (1994:1776) om skatt på energi, se vidare nedan – som förbrukades i dieseldrivna personbilar, lastbilar och bussar. Tidigare gjordes, som nämnts ovan, ingen skillnad i beskattningshänseende mellan eldningsolja och dieselolja, utan skatten utgick med samma belopp.

Den 1 juli 1994 differentierades enbart skatten på dieselolja. Bakgrunden till ändringen var att det då fanns möjlighet att skilja på olja för fordonsdrift och olja för uppvärmning genom märkning. Därmed kunde miljöklassificeringen begränsas till den olja som användes för fordonsdrift (personbilar, lastbilar och bussar) såsom avsikten var redan när differentieringen infördes.

Traktorer och andra motorredskap inom jord- och skogsbruket kunde således köras på märkt, lågbeskattad dieselolja. En miljömässig nackdel med detta system var dock att den märkta dieseloljan i praktiken bestod av eldningsolja, som det av miljö- och hälsoskäl inte var lämpligt att använda i dieselmotorer.

Den 1 januari 1995 ersattes tidigare punktskattelagar på i princip hela energiområdet med en ny lag (1994:1776) om skatt på energi (prop. 1994/95:54, bet. 1994/95:SkU4, rskr. 1994/95:152). I den nya lagen ersattes den särskilda dieseloljeskatten med en högre nivå av energiskatten. Den högre nivån togs ut för olja som användes för drift av personbilar, bussar, lastbilar och trafiktraktorer som var eller borde vara upptagna i bilregistret eller i militära fordonsregistret. S.k. terminaltraktorer samt jordbrukstraktorer som tillfälligt användes på ett sådant sätt att de klassades som trafiktraktorer samt andra motordrivna fordon än de nu nämnda fick dock även fortsättningsvis drivas med lågbeskattad olja.

För att finansiera Sveriges medlemskap i EU höjdes energiskatten på dieselolja som förbrukades i jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon den 1 juli 1995 (prop. 1994/95:203, bet. 1994/95:SkU28, rskr. 1994/95:321, SFS 1995:912). Den högre energiskatten kom därefter att tas ut för olja som används i samtliga motordrivna fordon inom samtliga sektorer, dvs. inom jordbruk, skogsbruk, industrin och byggsektorn.

Förändringen innebar att skatten på den olja som användes i motordrivna fordon kom att vara differentierad med hänsyn till miljöegenskaper, dvs. den omfattades av indelningen i miljöklasser. Den av riksdagen tidigare beslutade målsättningen att åstadkomma en sådan miljöstyrning också beträffande arbetsfordon uppfylldes därigenom (jfr bet. 1993/94:SkU25).

Därefter beskattas alla drivmedel som används i motordrivna fordon fullt ut inom såväl jordbruk och skogsbruk som industri och byggsektor. Enda undantaget är drift av gruvtruckar, i vilka omärkt olja med återbetalning alternativt avdrag ned till industriskattesats får användas (ingen energiskatt och 30 procent koldioxidskatt fr.o.m. den 1 januari 2002).

I betänkandet En livsmedelsstrategi för Sverige (SOU 1997:167) lämnade Utredningen om livsmedelssektorns omställning och expansion bland annat förslag till förändringar i beskattningen av jordbrukssektorn. Steg 1 innebar att jordbrukssektorn skulle få samma skattelindring vid beskattningen av el och eldningsolja som gäller för tillverkningsindustrin, dvs. slopad energiskatt och endast 35 procent koldioxidskatt för eldningsolja. Kostnaden beräknades till 180 mkr per

år i varaktig nettoeffekt. Förslaget i enlighet med steg 1 genomfördes den 1 juli 2000.

I steg 2 föreslogs att industriskattesatsen skulle gälla för dieselolja som förbrukas i jordbruket för att därigenom anpassa beskattningen till de nivåer som gäller för Sveriges konkurrentländer, om inte övriga EU-länder inom två år höjde eller förändrade sina produktionsskatter eller avgifter. Förslaget enligt steg 2 har ännu inte genomförts utan avvaktar vidare överväganden.

Gällande bestämmelser m.m.

Beskattningen av energi för fordonsdrift

Regleringen av de olika energiskatterna finns – såsom framgått i det föregående – i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Dessa skatter är energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt. Motorbränslen innehåller i dag så låga halter av svavel att skatten blir 0 kr. Svavelskatten behandlas därför inte vidare här. I lagen anges skattepliktens omfattning, skattebelopp m.m. För indelningen av dieselolja i miljöklasser hänvisas i 2 kap. 5 § LSE till bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6, rskr. 2001/02:82).

I 2 kap. LSE anges vad som gäller för användningen av dieselolja i motordrivna fordon. Där sägs i 9 § första stycket att en bränsletank som förser en motor på ett motordrivet fordon med bränsle inte får innehålla en oljeprodukt som enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 8 § första stycket är försedd med märkämnor, dvs. s.k. märkt olja. Detta gäller även en oljeprodukt, från vilken märkämnor som avses i 8 § första stycket har avlägsnats.

Nämnda bestämmelser i 9 § gäller enligt 9 a §, såvitt avser bränsletank som förser motor på motordrivet fordon med bränsle, även oljeprodukt som är eller har varit försedd med sådana av regeringen i föreskrift angivna andra märkämnor än de som avses i 8 § första stycket.

Skattesatserna finns i 2 kap. 1 § LSE. Där anges närmare med vilka belopp energiskatt och koldioxidskatt skall tas ut. Vad gäller skattebelopp anges olika nivåer på energiskatten medan koldioxidskatten är konstant. De olika sammanlagda (energiskatt och koldioxidskatt) skattesatser som i dag gäller för dieselolja avser enligt

3. a) lågbeskattad olja (märkt), ”*uppvärmningsnivån*”, med en sammanlagd skattesats om 2 505 kr/m³, och enligt

3. b) högbeskattad (omärkt) olja, som alltså skall användas för alla motordrivna fordon, även för sådana fordon som används utanför

vägnätet, ”fordonsnivån”, med en sammanlagd skattesats om 3 121 kr/m³ för miljöklass 1. Skattesatsen för de sämre miljöklasserna 2 och 3 är högre. Här föreligger en skillnad gentemot den märkta dieseloljan, som även den är indelad i miljöklasser, men där skattesatsen inte är differentierad utifrån denna klassning.

För olja som används för uppvärmning och för stationära motorer och processer m.m. i industriell verksamhet och inom jordbruk, skogsbruk m.m. gäller för den som är godkänd som skattebefriad förbrukare en rätt till skatteavdrag av delar av inbetalad skatt. 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. LSE medges efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet (9 kap. 2 § LSE). Den slutliga skattenivån, dvs. den s.k. *industrinivån*, är här 539 kr/m³ (se vidare nedan).

Vem som är skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen anges i 4 kap. LSE. Skattskyldig är i princip den som i Sverige yrkesmässigt tillverkar, bearbetar eller säljer och levererar bränsle (4 kap. 1 och 2 §§). Det är alltså inte den enskilde konsumenten som är skattskyldig.

Eftersom vissa oljeprodukter för fordonsdrift är i stort sett tekniskt likvärdiga, exempelvis lätt eldningsolja (Eo 1) och dieselolja (annan olja är inte lämplig för fordonsdrift), har det varit nödvändigt att särskilja dem med avseende på hur produkten skall användas. För att förhindra att skatt hålls undan genom otillåten användning av den lågbeskattade eldningsoljan infördes för ett antal år sedan ett särskilt märkningssystem. Genom detta märks oljan med dels ett kemiskt ämne, dels ett blått färgämne som ger den en klar grön färg, s.k. märkt olja. För drift av motordrivna fordon får enligt ovan nämnda 2 kap. 9 § LSE användas endast omärkt (s.k. blank) högbeskattad dieselolja. Märkning får i Sverige i vissa fall göras endast på en av Tullverket godkänd depå och i andra fall på ett skatteupplag som är godkänt av beskattningsmyndigheten.

Det finns enligt vad som har uppgivits för utredningen i dag på marknaden endast i liten utsträckning märkt, miljöklassad dieselolja, som efterfrågas av vissa konsumenter. Den har goda miljöegenskaper. I praktiken är det fråga om olja av miljöklass 1 som märkts och färgats. Såvitt utredningen har förstått pågår också en produktutveckling på området. Ett visst motstånd mot att allmänt införa olika sorters märkt olja, dvs. både eldningsolja och den miljövänligare dieseloljan, har enligt uppgift noterats främst från producentsidan.

Bestämmelserna om märkning finns förutom i 2 kap. 8 § LSE i 4 § förordningen (1994:1784) om skatt på energi. De står i

överensstämmelse med de EG-rättsliga regler som gäller enligt det s.k. märkningsdirektivet 95/60/EG, se vidare nedan.

I 10 kap. LSE finns bestämmelser om sanktioner vid otillåten användning av märkta oljeprodukter. Enligt 10 kap. 4 § kan beskattningsmyndigheten (Riksskatteverket) ta ut skatt som inte betalats av den som är ansvarig för att märkämnerna avlägsnats i sådan olja som påträffas i annat utrymme än bränsletank som förser motor på motordrivna fordon med bränsle om det är uppenbart att oljeprodukterna avsetts för tillförsel till sådan bränsletank i strid mot 2 kap. 9 § LSE. En särskild avgift skall enligt 10 kap. 5 § betalas om märkt dieselolja används i ett motordrivna fordon i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §. Avgiften tas ut för varje tillfälle som förbjudet bränsle påträffas i en bränsletank. Avgiften uppgår för en personbil till 10 000 kr, medan den för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret beräknas efter skattevikt och kan uppgå till mellan 10 000 och 50 000 kr. För fordon som inte är registrerade är avgiften 20 000 kr.

I 10 kap. LSE finns även bestämmelser om tillsyn och kontroll. Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 10 kap. utövas när det gäller motordrivna fordon av polismyndigheterna (10 kap. 9 §). Vid denna kontroll har dessa myndigheter rätt att få tillträde till låsta utrymmen i fordonen. De har även rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen (10 kap. 10 §).

Sverige använder i dag både energi- och koldioxidskatterna för att uppfylla de EG-rättsliga minimiskattenivåer som gäller för bränslen. Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bland annat bensin, eldningsolja och dieselbrännolja (dieselolja). Den allmänna principen är att skatt skall tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motordrift. Energiskatt och koldioxidskatt tas även ut på icke fossila bränslen som används som drivmedel. För sådana bränslen kan befrielse från eller nedsättning av skatt medges under vissa förutsättningar och om de gemenskapsrättsliga reglerna om statligt stöd, som syftar till att förhindra att konkurrensen snedvrids på den gemensamma marknaden, är uppfyllda (s.k. pilotprojekt enligt 2 kap. 12 § LSE).

Energiskatten på bränsle tas ut med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. Skatten är inte proportionell mot energiinnehållet. Energiskatten på oljor varierar beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller för annat ändamål.

Den grundläggande principen är att alla bränslen som används som drivmedel skall beskattas. Detta gäller för mineraloljor, för vilka särskilda minimiskattenivåer har lagts fast inom EU, men även för övriga drivmedel. De svenska skattenivåer som tillämpas för

olja produkter som endast beskattas med energi- och koldioxidskatt överstiger den miniminivå som gäller för de angivna industriella och kommersiella ändamålen.

Den högbeskattade, ofärgade dieseloljan skall, såsom följer av ovan återgivna bestämmelser, användas vid fordonsdrift. Den är indelad i miljöklasserna 1, 2 och 3. Dieseloljan i miljöklass 1, som är den bästa kvaliteten, dominerar marknaden med cirka 99 procent medan resterande olja tillhör miljöklass 3. Olja av miljöklass 2 förekommer i praktiken inte längre.

Tabell Miljöaspekter och skatt för olika oljor

	Diesel Mk 1¹⁾	Diesel Mk 2¹⁾	Diesel Mk 3¹⁾	Eo 1	Eo 1 industri
Destillation, temp. vid 95 % destillat, max °C	285	295	360	356 (s) ⁶⁾	
Densitet vid 15°C, kg/m ³	800-820	800-820	-845	852 (s)	
Svavel, mg/kg, max., (ppm ⁵⁾)	10	50	350	810 (s), 570 (v) ⁶⁾	
PAH ²⁾ , volymprocent, max.	Icke mätbar (< 0,02)	0,1	-		
Aromater, volymprocent, max.	5	20	-		
Märkning	nej ³⁾	nej	nej	ja	ja
Lägre skatt genom				märkning	återbetalning/ avdrag
Skatt, kr/l	3,12	3,36	3,66	2,50	0,54
Pris exkl. skatt ⁴⁾	3,82			2,61	
Summa, exkl. moms	6,94			5,11	
Marknadsandel ¹⁾	99		1		
Leveranser år 2000 ⁷⁾ , 1 000 m ³	3478		35	2214	436

1) Diesel Mk 1 är i dag marknadsledande, Mk 2 har försvunnit och Mk 3 utgör någon procent, men är på väg ut. Källa Svenska Petroleum Institutet (SPI).

2) Polycykliska aromatiska kolväten.

3) Det förekommer viss mängd märkt, lågbeskattad dieselolja för användning i stationära motorer, i lok för bandrift samt för kommersiella fartyg.

4) Årsmedelpris år 2000 enligt SPI.

5) 1000 ppm är 0,1 viktprocent.

6) Sommar- respektive vinterkvalitet.

7) Källa: SPI.

I ett beslut våren 2001 (Miljö- och Jordbruksutskottets betänkande 2000/01:MJU16, rskr. 2000/01:270) har riksdagen för regeringen som sin mening tillkännagivit att regeringen utan dröjsmål skall se över gällande bestämmelser om miljöklassningen av vissa drivmedel. Kriterierna för miljöklassning bör utformas så att de inte missgynnar miljövänliga bränslen. Enligt uppgift bereds frågan inom Regeringskansliet (Miljödepartementet).

Beskattningen av energi för annat ändamål än fordonsdrift

En rad förändringar har, med giltighet fr.o.m. den 1 oktober 2001 (prop. 2000/01:118, bet. 2000/01:SkU26, rskr. 2000/01:240, SFS 2001:518), genomförts i lagen om skatt på energi. Det tidigare systemet för skattefria inköp av bränsle har ersatts med ett system där sådana inköp förutsätter att köparen är godkänd som skattebefriad förbrukare. Endast den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt är lämplig skall kunna godkännas. Ett godkännande som skattebefriad förbrukare får förenas med villkor och kan återkallas. Upplagshavaren och andra skattskyldigas rätt till avdrag i systemet förutsätter att varorna tas emot av en skattebefriad förbrukare.

Själva rätten till befrielse respektive nedsättning av bränsleskatt har dock inte ändrats, liksom inte heller bestämmelserna om vem som har rätt till sådan. Den nya ordningen syftar till att renodla systemet. I ett nytt kapitel 6 a anges vilka områden som är skattebefriade och tas också upp avvikelser från annars gällande skattesatser.

Skattelättnader ges liksom tidigare för tillverkningsindustrin samt yrkesmässig jordbruksverksamhet inklusive växthusnäringen, skogsbruksverksamhet och vattenbruksverksamhet. Förbrukningen av bränsle skall avse annat ändamål än drift av motordrivna fordon.

Reglerna i 8 kap. LSE om skattebefriad förbrukare föreskriver dels för vilka ändamål inköp kan komma i fråga, dels vilka slag av bränsle som får köpas, t.ex. märkt olja i vissa fall. Dessutom finns en uppdelning beroende på vilken skatt som befrielsen gäller. Den som har 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 (8 kap. 1 § tredje stycket LSE).

I 9 kap. LSE finns bestämmelser om återbetalning av skatt. 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 (Riksskatteverket) efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet (9 kap. 2 § LSE).

Näringsidkare som bedriver industriell verksamhet m.m. får del av skattelättnaderna för sin bränsleförbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon genom att hos beskattningsmyndigheten ansöka om återbetalning av hela energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten. Rätt till återbetalning föreligger dock endast om ersättningen för ett kalenderkvartal uppgår till minst 1 000 kronor och då medges återbetalning med hela beloppet. Detsamma gäller för den del av jordbrukssektorn som inte utgörs av växthusnäringen.

Omkring 300 tillverkningsföretag är registrerade som skattskyldiga för skatter på energi. Beskattningsmyndigheten hanterar årligen cirka 17 000 ansökningar om återbetalning av skatt från cirka 4 250 företag (ansökan sker kvartalsvis).

Inget jordbruksföretag beräknas komma upp i de lagervolymer för bränslen som krävs för att kunna registreras som skattskyldig. Däremot beräknas omkring 3 000 jordbruksföretag komma över den administrativa gräns om 1 000 kr som för närvarande gäller för ansökan om återbetalning av skatt.

Sammanfattning

I nedanstående uppställning sammanfattas de beskrivna reglerna och skattesatserna enligt 2 kap. 1 § och 6 a kap. 1 § LSE.

Användningsområde	Skattesats kr per m ³	Benämning	Typ av olja
1a. Industri, jordbruk, skogsbruk m.m. (annat än fordonsdrift)	539	Industriskattesats (<i>industrinivån</i>)	Märkt olja
1b. Vissa gruvfordon	539	Gruvfordon	Omärkt olja
2. Uppvärmning hushåll/service 2 kap. 1 § 3 a)	2 505	Uppvärmnings- skattesats (<i>uppvärmnings- nivån</i>)	Märkt olja
3. Alla motordrivna fordon (oavsett sektor) 2 kap. 1 § 3 b)	3 121 (miljö- klassad)	Dieselskattesats (<i>fordonsnivån</i>)	Omärkt olja

EG-rättsliga bestämmelser

Bestämmelser om drivmedel

Genom lagen om skatt på energi har energibeskattningen anpassats till de regler som gäller inom EU för beskattning av mineraloljor. Dessa finns i några grundläggande rättsakter.

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, *cirkulationsdirektivet*, innehåller gemensamma förfaranderegler för punktskatter på bland annat mineraloljeprodukter.

Rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor, *mineraloljedirektivet*, reglerar skattebasen på mineraloljeområdet.

Huvudregeln enligt EG-rätten är att skatt skall tas ut för samtliga produkter som används som motorbränslen och att skilda skattesatser skall gälla endast för olika slag av produkter. Mineraloljedirektivet ger dock medlemsländerna vissa möjligheter att tillämpa skattelättnader för bland annat bränslen som förbrukas inom jordbruks- och trädgårdsnäringarna samt inom skogsnäringen (artikel 8.2).

Medlemsländerna får enligt artikel 8.3 i mineraloljedirektivet även ta ut lägre skatt på bland annat dieselbrännolja och lätt eldningsolja (Eo 1) för vissa industriella och kommersiella ändamål. Skatten får dock inte sättas lägre än de miniminivåer som för dessa ändamål har bestämts enligt rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av skattesatserna för mineraloljor, *skattesatsdirektivet*. De användningsområden där dessa lägre skattesatser får tillämpas är

- a) stationära motorer,
- b) anläggningar och maskiner som används vid byggnadsarbeten, väg- och vattenbyggnad och offentliga arbeten,
- c) fordon som är avsedda att användas utanför allmän väg eller som inte fått tillstånd att användas huvudsakligen på allmän väg.

Enligt artikel 5 i skattesatsdirektivet är minimisatsen för punktskatt på dieselbrännolja som används som drivmedel 245 ecu per 1 000 liter. För sådan dieselbrännolja som används för de ändamål som anges i artikel 8.3 i mineraloljedirektivet är minimiskattesatsen 18 ecu för 1 000 liter.

Med stöd av artikel 8.4 i mineraloljedirektivet har Sverige till utgången av år 2006 beviljats ett undantag som medger skatte-differentiering av den högbeskattade, ofärgade oljan.

Genom rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen,

märkningsdirektivet, har införts gemensamma regler för märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, som inte har beskattats enligt den normala skattesats som är tillämplig på dessa mineraloljor när bränslet används som drivmedel. I artikel 3 åläggs medlemsstaterna bland annat att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att mineraloljorna i fråga inte kan användas för förbränning i motorn på fordon avsedda för vägtrafik, eller förvaras i bränsletankarna till sådana fordon, om inte medlemsstaternas behöriga myndigheter tillåter sådan användning i särskilda fall.

Enligt märkningsdirektivet skall all dieselbrännolja som släpps för konsumtion med en lägre skattesats än den som gäller generellt, dvs. lågbeskattad olja, vara märkt med en s.k. Euromarker. En eventuell särskiljande nationell färgmärkning måste därför ske på ett sådant sätt att Euromarkern kan urskiljas. EG-direktivet om märkning utgår från själva märkämnet, medan de svenska bestämmelserna tar sikte på både märk- och färgämnen.

Det förekommer en rad olika märkningssystem i EU-länderna. Exempelvis Finland har en röd märkning. Något förbud att i fordon använda den rödmärkta oljan har dock inte införts. Däremot måste man för vissa fordon betala en hög tilläggsskatt vid sådan användning. Danmark har i dag inte något märkningssystem för sitt bränsle.

I ändringsdirektivet 94/74/EG till de tre nämnda direktiven om mineralolja förtydligas att förfarandereglerna skall tillämpas på en rad uppräknade mineraloljor, närmare bestämt de bränslen för vilka minimiskattesatser har lagts fast, men även för vissa andra produkter.

EU:s bränslekrav för bensen och dieselbrännolja gäller i dag för vägfordon respektive för fordon för andra ändamål och anges i rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen och i 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. Inte minst svavelinnehållet utgör en viktig parameter. Dieselbrännolja får innehålla högst 350 viktsmiljondelar (ppm) svavel, medan eldningsolja får innehålla 2 000 ppm svavel.

I dag gäller för arbetsmaskiner ett gränsvärde på svavelinnehållet om 0,2 viktsprocent (se vidare nedan).

Revision pågår av de EG-bestämmelser som rör bränslekraven (direktiv 98/70/EG). Rådets nyligen fattade gemensamma position beträffande skärpta kvalitetskrav för bensen och dieselolja kom att koncentreras till att handla om svavelhalten i framtida bränslen samt tidtabeller för införande av bränslen med lägre svavelhalt. Beslutet, som inte innebär ett slutligt ställningstagande från rådets sida, innehåller i huvudsak följande.

1. Den högsta tillåtna svavelhalten i bensin eller dieselolja som skall användas i bilar sänks till 50 ppm den 1 januari 2005 och till 10 ppm den 1 januari 2009. Bensin får i dag innehålla högst 150 ppm svavel och dieselolja får innehålla 350 ppm.

2. Svavelfritt bränsle (med högst 10 ppm svavel) för vägfordon skall vara tillgängligt "på en balanserad geografisk bas" i samtliga medlemsstater från och med den 1 januari 2005. – Vad kravet på tillgänglighet innebär har inte klargjorts.

3. Direktivets omfattning utvidgas till att gälla även dieselolja som används i *arbetsmaskiner*. För sådana fordon kommer att gälla speciella kvalitetskrav. Medlemsländerna kan välja mellan *tre olika nivåer* på svavelhalten.

– Nivå 1 får vara högst 2 000 ppm till och med den 31 december 2007. Därefter sänks den högsta tillåtna svavelhalten till 1 000 ppm.

– Enligt nivå 2 får den högsta tillåtna svavelhalten vara 500 ppm.

– Enligt nivå 3 skall för arbetsmaskiner användas samma dieselolja som för bilar.

4. Medlemsländerna skall införa ett gemensamt system för övervakning av bränslekvaliteter. Om länderna kan påvisa att de befintliga nationella systemen ger samma nivå av tillförlitlighet kan dessa behållas.

5. Senast den 31 december 2005 skall EG-kommissionen lägga fram ett förslag om skärpta kvalitetskrav för andra parametrar.

6. Medlemsländerna får rätt att lokalt begränsa tillsatsen av MTBE (metyltertiär butyleter).

Om den nu beskrivna gemensamma positionen antas kan det för svensk del väntas få bland annat följande konsekvenser. *För det första* måste specifikationerna för miljöklass 2 bensin och för dieselolja anpassas till de nya minimikrav som gäller enligt direktivet. *För det andra* måste eventuellt särskilda bestämmelser om dieselolja som används i arbetsmaskiner tas in. Hur lösningen kommer att se ut är ännu oklart, men det kan vara motiverat med en egen miljöklass. *För det tredje* får behovet av utökade kvalitetskontroller ses över.

Särskilda bestämmelser om drivmedel i arbetsmaskiner

Det EG-rättsliga regelverket innehåller bestämmelser som föreskriver användning av visst drivmedel i s.k. mobila maskiner, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är

avsedda att användas för transporter på väg, det s.k. *arbetsmaskindirektivet*. Avgaskraven för arbetsmaskinmotorer förutsätter en viss minimikvalitet på dieseloljan. För godkännandeprovning anges i direktivet 97/68/EG en detaljerad minsta acceptabel standard för bränslet, som bland annat maximalt får innehålla 0,2 viktsprocent svavel. Inte minst genom krav vid upphandlingar får allt fler maskiner partikelrenare och katalysatorer. För att dessa skall fungera tillfredställande krävs lågsvavlig diesel.

Direktivet 97/68/EG har införts i svensk rätt genom lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Lagen omfattar en större grupp arbetsmaskiner än sådana som utgörs av motordrivna fordon, det vidare begreppet *mobila maskiner*, dvs. enligt EG-definitionen fordon som inte är avsedda att användas på väg. Vägverket har tidigare (i en redovisning den 18 december 1997 av ett regeringsuppdrag) föreslagit att begreppet mobil maskin skall ersätta de svenska fordonskategorierna motorredskap och terrängmotorfordon, dvs. en del av de fordon som utgör arbetsmaskiner. Förslaget har inte lett till lagstiftning.

Arbetsmaskiner

Den nu aktuella delen av utredningens uppdrag avser beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner. Vad förstås då med uttrycket "arbetsmaskiner"?

Bestämmelser om uttag av skatt på energi finns, som nämnts, i lagen om skatt på energi. I den lagen används dock inte begreppet "arbetsmaskiner" utan endast "motordrivna fordon" och det sägs att en bränsletank som förser en motor på ett motordrivet fordon med bränsle inte får innehålla en viss oljeprodukt.

Det kan utifrån detta inte exakt urskiljas vad som skall anses vara arbetsmaskiner. Man får i stället utgå från begreppet motordrivna fordon och se vilka av dessa som kan användas inom jord- och skogsbruk samt inom industrin och byggsektorn och som i viss bemärkelse kan anses som arbetsredskap eller arbetsfordon. Det torde främst vara fråga om traktorer, skördetröskor och andra särskilda "jordbruksanknutna" fordon, liksom olika typer av avverkningsmaskiner för skogsbruket, samt truckar, grävmaskiner och lastare som används inom industrin och byggsektorn. Gemensamt för arbetsmaskinerna är att de i princip inte förs på väg utan utanför allmän väg. Den övervägande delen av de större arbetsmaskinerna drivs med dieselolja. Generellt kan sägas att en arbetsmaskin med en vikt över 1 ton är dieseldriven.

De olika fordonskategorierna och indelningen av dessa framgår av bland annat lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (prop. 2000/2001:95, bet. 2000/01:TU15, rskr. 2000/01:252), som trätt i kraft den 1 oktober 2001. Bestämmelserna fanns tidigare i fordonskungörelsen (1972:595). En viss justering och EG-anpassning av fordonskategorierna föreslås i betänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29), som lämnats av Utredningen om fordonsbestämmelser m.m. De definitioner som redovisas nedan utgår dock från lagen om vägtrafikdefinitioner. LSE innehåller en hänvisning till fordonsbegreppen i denna lag, 1 kap. 5 § LSE.

Ett *motordrivet fordon* är enligt definitionen ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett flygplan eller en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller

vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Ett *motorfordon* är ett motordrivet fordon som inte är ett terrängmotorfordon och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller

2. för något annat ändamål än som anges under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Ett *motorredskap* är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I (konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 km/h) och klass II (konstruerat för en hastighet av högst 30 km/h). Skillnaden mellan ett motorredskap klass I och ett klass II hänför sig alltså uteslutande till den hastighet fordonet är konstruerat för.

Ett *terrängmotorfordon* är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, dvs. utanför vägnätet. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar (ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kg) och terrängskotrar (ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg). Terrängvagnar delas i sin tur in i lätta terrängvagnar, med en tjänstevikt av högst 2 ton, och tunga terrängvagnar med en tjänstevikt över 2 ton. Bland lätta terrängvagnar kan nämnas olika slag av bandvagnar och snövesslor. Exempel på tunga terrängvagnar är traktordumprar och skotare; det förstnämnda fordonet är en enaxlad traktor som måste användas sammankopplad med ett släp och det sistnämnda fordonet är en typ av skogsavverkningsmaskin.

Av terrängmotorfordonen torde de som inte används i jord- eller skogsbruk främst vara snöskotrar, som till viss del används för privat bruk. Det finns 238 000 registrerade terrängskotrar (tjänstevikt högst 400 kg) och 2 500 tunga terrängvagnar (tjänstevikt över 2 ton).

En *traktor* är ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

En *trafiktraktor* är en traktor som enligt fordonsskattelagen hör till klass I, medan en *jordbrukstraktor* är en traktor som enligt fordonsskattelagen hör till klass II (se vidare nedan). Tekniskt sett är skillnaden mellan dem endast marginell.

Avgörande för ett fordon skatteplikt är enligt huvudregeln registreringsplikten omfattning, dvs. skyldigheten att registrera fordonet i det av Vägverket förda vägtrafikregistret. Registreringsplikten regleras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister (prop. 2000/2001:95, bet. 2000/01:TU15, rskr. 2000/01:252), som den 1 oktober 2001 ersatt bilregisterkungörelsen (1972:599). Registeruppgifterna om ett fordon förs in i vägtrafikregistret (tidigare bilregistret), tillsammans med uppgifter om ägaren m.m.

Enligt 12 § lagen om vägtrafikregister skall bland annat följande fordon vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas, nämligen

1. bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon,

2. motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods på en väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 22 § fordonsskattelagen.

Det finns ett antal undantag från registreringsplikten. Den omfattar exempelvis inte, såvitt här är av intresse, fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden (13 § 1 lagen om vägtrafikregister).

Nu nämnda bestämmelser medför att det finns ett antal fordon som inte omfattas av registreringsplikten, men som utgör motordrivna fordon. Det är främst fråga om motorredskap klass II, exempelvis skördetröskor, men även traktorer och tunga terrängvagnar.

Skatteplikten regleras i fordonsskattelagen (1988:327, FSL). Fordonsskatt betalas till staten för fordon som är eller bör vara upptagna i vägtrafikregistret och inte är avställda. Följande fordon är skattepliktiga, nämligen motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer (se närmare nedan), tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar (6 §).

Traktorer delas i skattehänseende in i klass I, trafiktraktorer, och klass II, jordbrukstraktorer. Trafiktraktorer är skattepliktiga, medan jordbrukstraktorer fr.o.m. den 1 januari 2002 inte längre är det. Inte heller motorredskap och tunga terrängvagnar som är att anse som jordbrukstraktorer enligt 25 § första stycket respektive 25 a § första stycket är skattepliktiga (9 § tredje stycket FSL, prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1, rskr. 2001/02:34, SFS 2001 959).

En traktor hänförs i princip till klass I om den har en tjänstevikt över 2 ton och används för transport på väg som inte är enskild.

Som trafiktraktor beskattas också en traktor som

1. är en ombyggd bil, eller
2. är särskilt konstruerad för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden (21 § FSL).

Punkten 2 avser s.k. terminaltraktorer. Till sådana områden där terminaltraktorer används räknas även bangårdar.

En traktor kan vara en jordbrukstraktor även om den har en tjänstevikt över 2 ton och används för transporter på allmän väg, nämligen om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

- a. transport av endast traktorn med förare,
- b. godsbefordran vid passage över väg,
- c. befordran av gods som är lastat på traktorn,
- d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare (22 § andra stycket FSL).

Om en jordbrukstraktor tillfälligt skall användas på ett sådant sätt att den blir att anse som en trafiktraktor skall fordonsskatt betalas (23 § FSL).

Ett motorredskap är att anse som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2 ton. Om en bil har byggts om till ett motorredskap klass II (konstruerat för en hastighet av högst 30 km/h), beskattas den dock som en trafiktraktor. Detsamma gäller för motorredskap med tjänstevikt över 2 ton som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges för jord- och skogsbruket i punkt 1 ovan (25 § FSL).

Andra motorredskap än de nu nämnda beskattas enligt vad som anges särskilt (enhetsskatt, 25 § tredje stycket FSL). Av motorredskapen beskattas 550 som trafiktraktor och 2 350 beskattas med en enhetsskatt (1 000 kr/år). Cirka 1 350 motorredskap är att anse som jordbrukstraktorer och är alltså skattebefriade.

En tung terrängvagn är att anse som en jordbrukstraktor om den inte används för transport av gods på andra vägar än enskilda. Detsamma gäller om en tung terrängvagn används endast på det sätt som anges i 22 § andra stycket 1 eller 2 a, b eller d. I andra fall, i dag cirka 200 fordon, beskattas en tung terrängvagn med ett grundbelopp och ett

tilläggsbelopp efter sin vikt (25 a §). Till sådana fordon räknas exempelvis traktordumprar och skotare.

Det finns i dag cirka 390 000 jordbrukstraktorer och 13 300 trafiktraktorer som är registrerade. Enligt uppgift från branschhåll finns det därutöver cirka 30 000 fordon som är att betrakta som arbetsmaskiner, registrerade såväl som oregistrerade.

– Beträffande aktuell författningstext i FSL till vilken här har hänvisats, se *bilaga* till denna promemoria.

Nuvarande förhållanden

I framställningen nedan anges förekommande belopp i svenska kronor.

Antalet jord- och skogsbruksföretag

Enligt Statistiska centralbyråns (SCB) lantbruksregister var antalet jordbruksföretag år 1996 cirka 91 000. Av dessa utgjorde omkring 26 000 företag heltidsjordbruk och omkring 51 000 fritids-, pensionärs- eller deltidjordbruk. Cirka 7 900 företag är så stora att anställd arbetskraft kan antas spela någon roll för företagen. År 1998 var det totala antalet jordbruksföretag 85 000. Ungefär en tredjedel eller cirka 28 300 företag av dessa beräknas enligt SCB utgöra heltidsjordbruk.

Antalet skogsbrukande företag var år 1992 cirka 180 000 (senaste tillgängliga statistik).

Förbrukningen av eldningsolja och dieselolja

Enligt hittills tillgänglig statistik (för år 1994) har den totala användningen av dieselolja för arbetsmaskiner enligt Statens Energimyndighet och SCB uppskattats till cirka 830 000 m³ per år. Jordbrukets förbrukning av dieselolja som drivmedel i arbetsmaskiner har enligt denna beräkning bedömts uppgå till 288 000 m³, medan skogsbrukets motsvarande dieseloljeanvändning har uppskattats till 129 000 m³. I denna kalkyl ingår inte skogsbrukets användning av övrig olja, som har uppskattats till cirka 17 000 m³. Även sådan olja kan i allt väsentligt antas användas till arbetsmaskiner.

EU:s statistikuppgifter för jordbruket tas fram av respektive medlemslands myndighet med ansvar för jordbruksstatistiken (i Sverige Jordbruksverket) och ställs samman av den gemensamma statistikmyndigheten Eurostat. Inkomster och resultat beräknas enligt en kalkyl som benämns Economic Accounts for Agriculture, EAA. För år 2000 har, i enlighet med EAA, dieseloljeförbrukningen för arbetsmaskiner inom jordbruket uppskattats till 278 000 m³.

Användningen av bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer hänför sig inom jordbrukssektorn i allt väsentligt till eldningsolja. Andra skattepliktiga bränslen, dvs. gasol, naturgas och kol, används i endast marginell omfattning. Förbrukningen av eldningsolja inom jordbrukssektorn uppgår till ca 50 000 m³ per år (källa Jordbruksstatistisk årsbok 1997). Enligt beräkningar från Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, torde cirka 85 procent av förbrukningen vara att hänföra till torkning.

Enligt en urvalsundersökning som SCB gjort på uppdrag av LRF avseende förbrukning av eldningsolja i jordbruksföretag under år 1994 hade cirka 77 000 av landets då 90 000 jordbruk ingen förbrukning alls av eldningsolja i verksamheten.

Av de 13 000 jordbruksföretag som använde eldningsolja förbrukade 5 500 företag mindre än två m³ eldningsolja per år (ca 5 000 m³, eller ca 10 procent av totalförbrukningen). Det antal lantbruk, inom vars verksamhet eldningsolja förbrukas, uppskattas alltså vara i storleksordningen 13 000.

Enligt en kartläggning som gjorts av IVL Svenska Miljöinstitutet AB (rapport B1342) var dieselförbrukningen för år 1997 inom jordbrukssektorn cirka 380 000 m³, inom skogsbrukssektorn cirka 120 000 m³, i entreprenadverksamhet cirka 520 000 m³ samt inom industrin och vid transportanläggningar cirka 135 000 m³.

I LRF:s uppgifter till utredningen anges att förbrukningen av dieselolja i jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner omfattar cirka 400 000 m³/år, vilket motsvarar 12–14 procent av den totala förbrukningen.

I det underlag som Jordbruksverket gett in till Eurostat har de totala kostnaderna inom jordbruket uppskattats till 41 mdkr, varav 3,3 mdkr avser kostnader för energi, drivmedel m.m.

Certifiering, beställarkrav m.m.

Genom sina egna branschorganisationer genomför skogsägare, skogsmaskinföretagare och sågverksägare tillsammans med fackföreningarna inom området en frivillig miljöcertifiering, s.k. FSC och PEFC. Certifieringskraven är enligt branscherna själva starkt normbildande och får därmed genomslag hos det stora flertalet maskinanvändare inom skogsbruket. I denna certifiering tillämpas enligt uppgift ett strikt krav på att dieselolja av miljöklass 1 skall användas.

Ett motsvarande certifieringssystem tillämpas av branschorganisationen Maskinentreprenörerna. Även här gäller strikta krav på användning av dieselolja av högsta kvalitet. Medlemmar i organisationen som bryter mot dessa krav utesluts ur denna, vilket enligt organisationen i praktiken innebär att det i svensk maskinverksamhet förekommer endast dieselolja av miljöklass 1.

Vidare tillämpar främst offentliga beställare, exempelvis Vägverket, inom maskinentreprenadsektorn högt ställda miljökrav vid upphandling. Dessa krav omfattar bland annat användande av motorbränsle av miljöklass 1. Miljökraven ingår som en del i den långsiktiga statliga miljöpolitiken.

Jordbrukets internationella konkurrenskraft

I de skrivelser till regeringen, som lämnats över till utredningen och vid sammanträffanden med ett antal organisationer som utredningen haft, har påtalats det bekymmersamma konkurrensläget för svenskt jord- och skogsbruk. Bland andra LRF pekar på att den svenska dieseloljeskatten (drygt 3 kr/liter) ligger cirka 2 kr/liter över EU-genomsnittet, som är omkring 1 kr/liter. Skatteskillnaden om 2 kr/liter motsvarar för jordbrukets del cirka 550 mkr/år, vilket kan jämföras med den samlade nettointkomsten för jordbrukssektorn, som uppgår till cirka 4 mdkr (LRF:s uppgifter april 2001).

Statens jordbruksverk och *Livsmedelsekonomiska institutet (SLI)* har i två rapporter (rapport 2000:11 Utvecklingen inom jordbruket 1999 och rapport 2001:10 Inkomstmått och inkomstjämförelser inom jordbrukssektorn) gjort inkomstjämförelser mellan jordbruksnäringarna i olika EU-länder.

I *rapport 2000:11* dras slutsatsen att Sveriges låga inkomster inom jordbruket inte beror på att intäkterna är relativt sett låga utan på att kostnaderna är betydligt högre i förhållande till intäkterna än vad som är fallet för övriga länder (s. 12 i rapporten).

I *rapport 2001:10* konstateras att det är svårt att göra inkomstjämförelser länder emellan och att kalkylmaterialet är sådant att EU-länderna inte kan rangordnas efter ekonomisk situation inom jordbrukssektorn. Samtidigt lyfts fram ett antal omständigheter gällande analysen av jordbrukets ekonomi, nämligen

- de naturliga förhållandena för jordbruk i Sverige ger förhållandevis lägre produktintäkter jämfört med andra EU-länder,
- kostnadsnivån i Sverige relativt andra länder är något högre i förhållande till intäkterna,

- svenska diesellojpriser är förhållandevis högre än i andra länder,
- svenska avskrivningskostnader ligger något högre jämfört med andra länder,
- kostnaden för handelsgödsel per hektar åker ligger i Sverige förhållandevis lågt,
- beräkningen av årsarbetsinsats har inte varit standardiserad inom EU och hittillsvarande tillämpning har gett en lägre relativ inkomstnivå per årsarbete i Sverige,
- den icke traditionella verksamhet kopplad till jordbruksdriften som ingår i Eurostats material har hittills varit av mindre omfattning i Sverige än i andra EU-länder.

Några internationella jämförelser

Drivmedelsbeskattning

Enligt en kartläggning som LRF gjort under år 2001 får i de flesta andra EU-länder användas en lägre beskattad färgad diesellojja inom jord- och skogsbruket. Ofta är det dock fråga om diesellojja av en kvalitet som motsvarar lågbeskattad eldningsolja som används inom industrin. I enstaka länder finns system där skatten lyfts av i momsredovisningen. Det finns även modeller där delar av skatten återbetalas efter ansökan. Kartläggningen tycks, enligt LRF, peka på att entreprenadverksamhet där motsvarande arbetsfordon används inte omfattas av skattenedsättningen och att man synes ha gjort en avgränsning mellan hemmamarknadsorienterad respektive konkurrensutsatt verksamhet.

I övrigt kan noteras följande i fråga om uppgifter som utredningen har inhämtat.

I *Danmark* gäller en lägre skattesats för diesellojja som används i jordbruk, skogsbruk och trädgårdsnäring. Entreprenadverksamhet där motsvarande arbetsfordon används omfattas inte av skattenedsättningen. Huvuddelen av skatten lyfts av i momsredovisningen.

I *Finland* är det tillåtet att använda rödmärkt lågbeskattad diesellojja i traktorer och andra arbetsmaskiner. Någon skillnad i kvalitet finns inte på diesellojja som används för uppvärmning respektive för fordonsdrift. Enligt uppgift finns dock planer på att införa strängare krav på rödmärkt olja som används för fordonsdrift.

Röd lågbeskattad dieselolja får användas inom jord- och skogsbruket även i *Nederländerna*.

Inte heller i *Norge* finns särskilda bestämmelser som påbjuder användning av dieselolja av viss kvalitet eller förbud mot att använda viss olja för drift av arbetsmaskiner. En del av den norska beskattningen av drivmedel för motordrivna fordon sker genom en s.k. autodieselavgift. Avgiften tas ut på drivmedel som används för privatfordon och fordon som utför vägtransporter (lastbilar och bussar), dvs. i princip fordon som körs på väg. Autodieselavgiften uppgick för år 2001 till 3,27 kr/liter och för år 2002 till 3,33 kr/liter. På drivmedel som används i arbetsmaskiner tas däremot inte ut någon autodieselavgift. Den generella koldioxidavgiften, 0,58 kr för år 2001 och 0,59 kr för år 2002 utgår för all dieselolja. En grundavgift tas ut för eldningsolja och för sådan dieselolja som används i arbetsmaskiner. Grundavgiften uppgick för år 2001 till 0,46 kr och uppgår för år 2002 till 0,47 kr. Nämnade siffror innebär att skatten på sådan dieselolja som används i arbetsmaskiner uppgår till $0,59 + 0,47 = 1,06$ kr för år 2002. I *Norge* säljs olika typer av dieselolja i parallella pumpar på bensinmackar. Stora kontroll- och tillsynsproblem uppges förekomma med det differentierade systemet, bland annat därför att den avgiftsfria dieseloljan olovligt tankas även av åkerier och privatpersoner. En s.k. tilläggsavgift tas ut av den som olovligt kör på lågbeskattat bränsle.

I *Tyskland* återbetalas en viss del av dieseloljeskatten enligt ett restitutionsförfarande.

Nedan följer en *översikt* över förhållandena i några europeiska länder.

Här redovisas skatten på dieselolja för olika förbrukarkategorier inom några jämförbara EU-länder samt Norge per **januari 2002**. Koldioxidskatten är inräknad. Officiella växelkurser den 1 oktober 2001 (EGT 2001/C 278/01) har använts (1 euro = 9,7331 svenska kronor). Sammanställningen har gjorts inom Finansdepartementet.

Land	Vägtrafik, normalnivå¹⁾ kr/m³	Jordbruk/skogsbruk kr/m³
Belgien	2 823	127
Danmark	3 578	316
Finland	2 922	623
Frankrike	3 635	397
Nederländerna	3 302	1 867
Norge	3 924	1 058
Storbritannien	7 223	493
Sverige	3 121	3 121
Tyskland	4 429	2 488
<i>Genomsnitt</i>	<i>3 884</i>	<i>1 166</i>

1) Återbetalning som är tidsbegränsad och tillämpas i Frankrike och Nederländerna har inte räknats in. I Frankrike gäller denna för lastbilar över 7,5 ton och uppgår till 207 kr/m³. I Nederländerna uppgår återbetalningen till 137 kr/m³ och löper ut den 1 oktober 2002.

Fordonsskatteuttag för arbetsmaskiner

Fr.o.m. den 1 januari 2002 är, såsom framgått av avsnittet Arbetsmaskiner, svenska jordbrukstraktorer samt sådana motorredskap och tunga terrängvagnar som enligt fordonsskattelagens (1988:327) terminologi är att anse som jordbrukstraktorer icke skattepliktiga. Förändringen har skett som ett led i hävdandet av det svenska jordbrukets konkurrenskraft (se prop. 2001/02:1 s. 131). Undantaget från skatteplikt innebär samtidigt en anpassning till de förhållanden avseende uttaget av fordonsskatt som råder i de närmaste europeiska konkurrentländerna. I de övriga nordiska länderna, Danmark, Finland

och Norge är traktorer för jord- och skogsbruk nämligen inte skattepliktiga. Detsamma är fallet i Nederländerna och Tyskland.

Överväganden och förslag

I denna promemoria behandlas frågan om en sänkning av skatten på dieselolja för vissa motordrivna fordon som används inom jordbruket, skogsbruket, industrin och byggsektorn. Detta spörsmål föranleds av att drivmedel till motordrivna fordon beskattas högre än dieselolja som används för andra ändamål, exempelvis för hushållsuppvärmning. För motordrivna fordon får i dag användas endast högbeskattad olja. Denna ordning infördes år 1995 som en följd av Sveriges inträde i Europeiska unionen. Under en period dessförinnan hade fordon som användes som arbetsmaskiner fått köras på dieselolja med en lägre skattesats.

Kostnaden för drivmedel utgör sammantaget mindre än 10 procent av insatsvarukostnaderna inom det svenska jordbruket. Andra kostnadsposter än insatsvaror utgörs av avskrivningar, lejt arbete, arrenden och räntenetto. Vid jämförelser mellan olika länder är det svårt att dra säkra slutsatser om hur insatsvarukostnadernas storlek påverkar lönsamheten, bland annat eftersom produktionsgrenar och produktionsinriktningar skiljer sig något åt mellan olika länder samtidigt som beräkningsunderlag och beräkningsmetoder är olika (Jordbruksverkets rapporter 2000:11 s. 75 och 2001:10 s. 42, se även avsnitt Nuvarande förhållanden ovan).

Med åberopande av lägre skattenivåer på dieselolja som används i arbetsmaskiner i andra europeiska länder har starka krav under senare tid förts fram från främst jord- och skogsbruksnäringarna om sänkt dieseloljeskatt inom dessa områden. En sänkning har, såsom framgått i det föregående, även föreslagits av en statlig utredning (SOU 1997:167).

Ett antal skrivelser till regeringen som särskilt behandlar beskattningen av drivmedel för arbetsmaskiner har lämnats över till utredningen. Skrivelser har kommit in från Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Lantbrukarnas Riksförbund Skogsägarna, Skogsmaskinföretagarna, Skogsindustrierna, Riksskatteverket och Grus- och Makadamföreningen.

Utredningen har sammanträffat med LRF, LRF Skogsägarna, Skogsmaskinföretagarna och Skogsindustrierna. Därvid har förts fram

förslag om en sänkning av skatten på den dieselolja som används i arbetsmaskiner inom enbart jord- och skogsbrukssektorn ned till industriskattenivån.

Utredningen har vidare sammanträffat med representanter för branschorganisationen Maskinentreprenörerna. Organisationen har framhållit dels att samtliga arbetsmaskiner bör beskattas lika, dels att användande av dieselolja av miljöklass 1 bör krävas för samtliga fordon.

Ett omfattande faktaunderlag från nämnda organisationer har ställts till utredningens förfogande.

Om man för att underlätta de aktuella näringarnas konkurrenssituation skulle vilja sänka skatten på den dieselolja som används i arbetsmaskiner från den högre "fordonsnivån" kan diskuteras olika tänkbara tekniska lösningar. I det följande analyseras några alternativa sådana lösningar utan eget ställningstagande till lämpligheten av att i det här skedet genomföra en skattesänkning på dieselolja som används i arbetsmaskiner.

Det bör redan här strykas under att utredningens uppdrag, som går ut på att se över vägtrafikbeskattningens utformning i dess helhet, skall redovisas i olika etapper. De överväganden som redovisas nu utgör endast en begränsad del i ett system av olika skattedelar.

I nu aktuellt sammanhang bör särskilt ett par omständigheter framhållas. Enligt utredningsdirektiven skall utredaren beakta utvecklingen i övriga länder i vägavgiftssamarbetet och analysera för- och nackdelar med en övergång till kilometerskatt i Sverige. Vad gäller drivmedelsskatterna skall utredaren även ta hänsyn till arbetet med Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell och den föreslagna trafik- och miljöskattekomponenten. Utredaren skall undersöka lämpligheten av att, i enlighet med Skatteväxlingskommitténs förslag, bryta ur energiskatten. Denna komponent skall bland annat ta hänsyn till de samhällskostnader som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade.

Efter de analyser som således krävs och de förändringar som analyserna kan leda till kan vägtrafikbeskattningen, inbegripet drivmedelsbeskattningen, bli i grunden helt annorlunda än i dag. Över huvud taget förhåller det sig så att olika delar av dessa skatteområden hänger ihop. Ändringar i ett avseende ger återverkningar i andra avseenden. Helheten måste beaktas. Detta leder fram till slutsatsen att man måste vara försiktig med delreformer innan slutmålet kan överblickas. När hela skattepaketet är klart måste givetvis däri ingå även dieseloljebeskattningen av arbetsmaskiner.

Avgränsningen av näringar

I fråga om möjligheten och lämpligheten att sänka skattesatserna för dieselolja för endast vissa näringar är till en början följande att notera. En avgränsning till att enbart gälla användningen inom jord- och skogsbruk är svår att hantera i praktiken, eftersom vissa av de aktuella arbetsmaskinerna torde kunna användas även i annat arbete än exempelvis renodlat jord- och skogsbruk. Det skulle vidare vara svårt att gentemot industrin och byggsektorn motivera varför inte även dieselolja för motsvarande fordon som används inom dessa näringar skulle få omfattas av lägre skattesatser. Det skulle dessutom medföra administrativa komplikationer att tillskapa en gränsyta, där olika skattesatser tillämpas för samma slags fordon beroende på om verksamheten utgör jord- och skogsbruk eller ingår i industri- och byggsektorn.

Om en sådan avgränsning infördes skulle det även skapa praktiska problem. Att byta dieselolja i fordonstanken allt efter användningen bör nämligen undvikas, inte minst av hälsoskäl.

Med högre bränslepriser kan också benägenheten att i strid mot gällande bestämmelser använda lågbeskattat bränsle öka, dvs. en ökad risk för svårkontrollerat fusk kan befaras.

En sänkning av skattesatsen för dieselolja skulle därför få medges för samtliga arbetsmaskiner oberoende av näringsgren. Den lägre skatten skulle därmed gälla för sådana fordon som används inom jordbruk, skogsbruk, industri och byggsektor. En sådan ordning gällde, som nämnts, före år 1995, då den högre skattesatsen för samtliga motordrivna fordon infördes.

Vad gäller åkerinäringen återkommer utredningen i enlighet med sina direktiv med förtur till konkurrensfrågor m.m. som påverkar vägtrafikbeskattningen inom denna. Av redovisningen i det föregående framgår att skillnaderna i dieseloljebesättning för åkerinäringen i de olika EU-länderna dock är betydligt mindre än vad som är fallet för jordbruks- och skogsbruksnäringarna.

Avgränsningen av arbetsmaskiner

Före Sveriges EU-inträde kunde jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon köras på lågbeskattad dieselolja. För att finansiera det svenska medlemskapet i EU höjdes skatten för dessa fordonsslag till samma nivå som redan gällde för övriga motordrivna fordon.

Nu diskuteras att det för en särskild grupp fordon skall bli tillåtet att använda märkt, lågbeskattad dieselolja. Syftet med en sådan förändring skulle vara att ge skattelättnader för arbetsmaskiner som används inom jordbruket, skogsbruket, industrin och byggsektorn. Det är fråga om sådana fordon som till följd av sin konstruktion och storlek huvudsakligen är avsedda att användas utanför allmän väg, dvs. på åkrar, i skog och terräng samt inom industriområden och andra liknande områden. Arbetsmaskinerna bidrar därmed inte till slitage och olyckor på vägnätet. Denna grupp fordon är därför undantagen eller lägre beskattad i fordonsskattehänseende. En avgränsning när det gäller nivån på dieseloljeskatten som tar sikte på detta förhållande skulle härigenom stämma väl överens med principerna för uttaget av fordonsskatt.

Avgränsningen bör vara så vid som möjligt så att den omfattar samtliga arbetsmaskiner som används inom de nämnda näringarna. Detta uppnås genom att ange vilka slag av fordon som omfattas av förändringen. De fordonsslag som kan komma i fråga är med hänsyn till det nu sagda liksom enligt tidigare gällande bestämmelser jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Av de ovan beskrivna bestämmelserna om fordonsslag och beskattningen av dem kan den slutsatsen dras att inte enbart indelningen i fordonsslag bör vara avgörande för tillåtligheten av att använda lågbeskattad dieselolja. Eftersom vissa av de aktuella fordonen i skattehänseende skall anses som tillhöriga ett visst fordonsslag utifrån fordonets användningssätt får även detta tillmätas betydelse.

Ovan har vi konstaterat att arbetsmaskinerna i princip har karaktären av fordon som används utanför allmän väg, på odlad mark, skogsmark och liknande. De används i allmänhet inte heller för sådana transporter som i stället hade kunnat utföras med lastbilar eller bussar. Detsamma gäller de arbetsmaskiner som förekommer inom industrin och byggsektorn och som huvudsakligen används inom särskilda områden och inte för ordinära transporter på allmän väg.

Av den föregående redovisningen framgår att en viss andel av de arbetsmaskiner som används inom de aktuella näringarna och som drivs med dieselolja utgörs av fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret (bilregistret). Även den grupp arbetsmaskiner som utgörs av oregistrerade fordon bör vid en förändring omfattas av en sänkt dieseloljebeskattnings.

Genom att inte låta trafiktraktorer, som kan användas för att frakta gods m.m. på allmän väg, omfattas av en skattelättnad skapas en naturlig gränsyta gentemot åkerinäringen och dess lastbilstrafik. Vidare

uppnås en naturlig avgränsning gentemot gruppen till traktorer ombyggda bilar, som utgör en betydande andel av de fordon som klassas som trafiktraktorer och där det inte heller finns anledning att införa någon reducerad skattebelastning. Detta gäller även de s.k. terminaltraktorerna, som i fordonsskattehänseende likställs med trafiktraktorer (21 § andra stycket FSL).

Det har inom utredningen pekats på att det skulle kunna förekomma verksamheter där exempelvis en lastbil används i stället för en traktor för samma typ av körning. Snöröjning kan vara ett sådant fall, där en plog kopplas på en lastbil i stället för på en traktor. Det rimliga i att det skulle föreligga en skillnad i drivmedelskostnad i ett sådant fall kan möjligen sättas i fråga. Det skulle dock uppkomma alltför stora kontrollproblem om lastbilar i vissa fall skulle få köras på märkt, lågbeskattad dieselolja och i andra fall inte. Inte minst skillnaderna i dessa fordonns kapacitet och hastighet medför att ett undantag från förbudet att använda märkt dieselolja för lastbilar i vissa fall inte kan motiveras. Jordbrukstraktorer som används för t.ex. snöröjning, vilket antas till övervägande delen ske på allmän väg, är även då de används på detta sätt att anse som jordbrukstraktorer, eftersom de inte används för transport av gods (jfr ovan avsnitt Arbetsmaskiner om definitionen av jordbrukstraktor). Dessa fordon omfattas alltså av den föreslagna skattesänkningen även vid angiven användning.

Den avgränsning som vi valt ligger helt i linje med gällande EG-bestämmelser på området, såväl med mineraloljedirektivet och dess tillåtande undantag för fordon som är avsedda att användas utanför allmän väg (artikel 8.3 c), som med märkningsdirektivet och dess huvudregel om förbud mot användning av märkt olja i motorn på fordon avsedda för vägtrafik (artikel 3).

Sammanfattningsvis skulle ett undantag från förbudet att använda märkt, lågbeskattad dieselolja vid en förändrad beskattning gälla för icke fordonsskattepliktiga traktorer (huvudsakligen jordbrukstraktorer), motorredskap och tunga terrängvagnar, sådana motorredskap som beskattas med en enhetsskatt samt lätta terrängvagnar.

De arbetsmaskiner som inte räknas som motordrivna fordon omfattas inte av en eventuell förändring. För sådana maskiner (stationära) får redan i dag användas märkt, lågbeskattad dieselolja.

Se vidare förslaget till författningstext och kommentaren till denna.

Bensindrivna arbetsmaskiner berörs inte av en förändring.

Tillgängligheten

I det tidigare gällande systemet användes på jordbruken i stor utsträckning s.k. farmartankar, som försåg rörelsen med det nödvändiga bränslet. Det fanns då även bensinstationer som tillhandahöll särskilda sorters dieselolja.

Ett motsvarande system för tillhandahållandet av den märkta dieseloljan får förutsättas kunna fungera om den nu diskuterade ordningen skulle genomföras. Den praktiska tillämpningen av systemet får då lämnas åt de olika branschernas organisationer och deras medlemmar, dvs. de enskilda konsumenterna. Därvid får förutsättas att befintliga distributionskanaler skulle kunna användas vid försäljningen.

Miljöaspekter

Allmänt

När differentieringen av skatten på dieselolja för olika fordonstyper togs bort år 1995 och oljan endast differentierades med hänsyn till miljöklass uppnåddes en styrning mot användning av bränsle av högre kvalitet i alla typer av fordon.

Det kan konstateras att det i dag finns dieselolja av olika kvalitet på marknaden, sett ur ett miljöperspektiv. Som framgår av redovisningen ovan förekommer dock märkt, miljövänligare dieselolja endast i begränsad utsträckning. Enligt en grov uppskattning från Svenska Petroleum Institutet (SPI) antas volymen i dag uppgå till cirka 70 000 m³, vilket kan jämföras med den totala förbrukningen för drift av arbetsmaskiner som uppgår till cirka 660 000 m³ (jfr avsnitt Statsfinansiella konsekvenser nedan).

Förbränningen i en motor ställer högre krav på bränslet än förbränningen i en oljepanna. Dieselolja av bättre kvalitet används därför för motorfordon. Det finns dock inte något som rent tekniskt hindrar att eldningsolja används. Den märkta, lågbeskattade eldningsolja som används för uppvärmning har miljömässigt sämre egenskaper än den miljöklassade (omärkta) dieselolja som skall användas för fordonsdrift. Det har därför i lagen (1994:1776) om skatt på energi förts in ett förbud mot att märkt, lågbeskattad dieselolja (eldningsolja) används för fordonsdrift.

En sänkning av skatten på dieselolja för arbetsmaskiner kan förväntas reducera miljöstyrningen. Skattedifferentieringen efter miljöklass sker nämligen i dag via energiskatten på den högbeskattade

oljan. Om lågbeskattad olja skulle få användas i arbetsmaskinerna skulle dessa inte omfattas av miljöstyrningen. Vidare har lågbeskattad eldningsolja generellt ännu sämre egenskaper från miljösynpunkt än dieselolja för fordonsdrift av lägsta miljöklass (jfr tabellen i avsnitt Gällande bestämmelser ovan). Arbetsmaskinerna svarar för omkring 20 procent av den totala användningen av dieselolja för fordonsdrift. En återgång till att tillåta märkt, lågbeskattad dieselolja i motordrivna fordon skulle därför kunna få betydande negativa miljöeffekter. Det skulle medföra högre miljöskadliga emissioner (kväveoxid och partiklar) främst genom högre halter av svavel och polycykliska aromatiska kolväten. Arbetsmaskinerna står redan i dag för cirka 20 procent av kväveoxidutsläppen och en betydande del av partikelutsläppen.

Det är givetvis önskvärt att en skatteanpassning för jord- och skogsbrukets samt industrins och byggsektorns arbetsmaskiner inte ger negativa miljöeffekter. Av miljöskäl är det således av stor vikt att en eventuell skattesänkning förenas med en ökad användning av en miljövänligare dieselolja. En sådan åtgärd förutsätter att de olika branschorganen är beredda att medverka till att miljövänligare drivmedel för arbetsfordonen används. Bland andra LRF har, såväl i olika skrivelser som utredningen tagit del av som vid de sammanträffanden som ägt rum, uttalat en vilja att i samarbete med andra branschorganisationer och SPI medverka till att produktutvecklingen på drivmedelsområdet intensifieras. De ovan beskrivna certifieringssystem som tillämpas inom de aktuella branscherna (se avsnitt Nuvarande förhållanden ovan) kan förväntas påskynda en sådan utveckling.

Inom EU bereds för närvarande frågan om förslag till skärpta avgaskrav för arbetsmaskinerna. Drivmedelskvaliteten uppfattas som en nyckelfråga i det sammanhanget. Direktivet 98/70/EG förutsätts utvidgas till att gälla även dieselolja för användning i arbetsmaskiner.

Förbud mot användning av eldningsolja i arbetsmaskiner

Enligt nuvarande bestämmelser i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen finns ett förbud att *saluföra* sådan dieselbrännolja avsedd för drift av motorfordon som omfattas av direktivet 98/70/EG (jfr avsnitt Gällande bestämmelser ovan) som är av sämre kvalitet än miljöklass 3 (24 § andra stycket). Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot detta förbud döms till böter eller fängelse i högst två år (27 §). Dessa bestämmelser har tidigare funnits i

miljöbalken. Förbudet infördes i samband med genomförande av direktivet 98/70/EG (se prop. 1999/2000:9, bet. 1999/2000:SkU11, rskr. 1999/2000:110). Något motsvarande förbud finns för närvarande inte för olja avsedd för drift av arbetsmaskiner. Ett förbud bör dock införas i fråga om användning av sådant bränsle. Utsläppen av kväveoxider, partiklar och hälsofarliga kolväten bedöms vara betydande vid användning av bränsle av sämre kvalitet än miljöklass 3 även i dessa fordon och maskiner.

Enligt 4 § fjärde punkten i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om skyldighet att använda visst bränsle. En bestämmelse som avser förbud mot användning av dieselbrännolja med sämre kvalitet än miljöklass 3 kan införas i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner. Förbudet bör straffsanktioneras i lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Straffsatsen bör vara densamma som i 27 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Vissa problem med övervakningen av ett förbud av sådant slag som beskrivits här föreligger. Samma problem finns beträffande det redan gällande förbudet i 24 § andra stycket lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Hithörande frågor får behandlas i det fortsatta arbetet med kvalitetsförbättringar av bränslen.

Skattenivån

Härefter får övervägas till vilken nivå en eventuell skattesänkning på dieselolja som används i arbetsmaskiner bör genomföras. Som redovisats i det föregående finns i dag tre etablerade skattenivåer för användningen av dieselolja, fordonsnivån (3 121 kr/m³), uppvärmningsnivån (2 505 kr/m³) och industrinivån (539 kr/m³).

För att på ett smidigt sätt kunna genomföra en förändring av nivån för beskattningen av dieselolja bör ställas som grundläggande krav att en skattesänkning inte för med sig en ökad administration med åtföljande högre transaktionskostnader. För att svara mot det kravet bör eftersträvas en nivå som inte innebär ett system med återbetalning av skatt genom redovisning i deklaration eller genom ansökan.

Vid avvägningen måste emellertid också beaktas att olika skattesatser för likartade oljeprodukter skapar incitament till fusk och därför fordrar administrativa resurser för att se till att användningen följer gällande regelverk. Redan i dag finns starka ekonomiska

incitament att använda märkt, lågbeskattad eldningsolja för motordrift och kontrollen är starkt eftersatt.

En ny skattenivå

Ett begränsat statsfinansiellt utrymme för en skattesänkning skulle möjligen motivera en ny skattenivå för märkt dieselolja för arbetsmaskiner mellan fordonsnivån och uppvärmningsnivån. Det totala kostnadsutrymmet för reformen skulle då kunna vara avgörande för vilken nivå som väljs.

En praktisk konsekvens av att införa en ny skattenivå för dieselolja skulle bli att oljan måste särskiljas från annan dieselolja som används vid drift av motordrivna fordon. Om omärkt olja även fortsättningsvis skall användas i vissa fordon, huvudsakligen personbilar, lastbilar och bussar, vore det inte lämpligt att tillåta att lägre beskattad *omärkt olja* används också i arbetsmaskiner, eftersom det skulle innebära risker för omfattande skattefusk.

Om detta bränsle i stället *märktes* så att det särskiljs från omärkt eller på annat sätt märkt olja, skulle det innebära svårigheter för leverantörer av dieselolja, eftersom de olika märkningarna av olja inte får blandas och de tankar som oljan levereras i därmed måste rengöras mellan olika leveranser. Till detta kommer att all lågbeskattad olja som säljs inom EU måste märkas med en särskild Euromarker och att en eventuell särskiljande nationell färgmärkning därför måste ske på ett sådant sätt att Euromarkern kan urskiljas. Det torde vara mycket svårt att tekniskt åstadkomma ett fungerande sådant system.

En beskattning av dieselolja för arbetsmaskiner med en skattenivå som är lägre än för fordonsdieselolja men högre än för villaolja skulle vidare innebära att en fjärde skattenivå för dieselolja införs. Detta alternativ skulle, med hänsyn till de nämnda svårigheterna att införa ytterligare märkning, föra med sig en omfattande administration genom att skattereduceringen i stället skulle få ske i ett återbetalningssystem mot deklaration. Kontrollproblemen skulle också med all sannolikhet öka. En sådan ordning är, som ovan nämnts, inte lämplig och förordas därför inte. Se vidare nedan om detta.

Motsvarande problem som sagts ovan uppkommer givetvis i alla lägen då en ny skattenivå aktualiseras, alltså även om den nya nivån förläggs mellan uppvärmningsnivån och industrinivån.

Industrinivån

LRF och olika branschföreträdare på maskinentreprenörsidan har hos regeringen förordat en sänkning av dieselskatten för arbetsmaskiner ned till den lägre redan etablerade skattenivån, nämligen industrinivån (539 kr/m³). Det skulle innebära en sänkning ned till den nivå som gäller för eldningsolja som används inom industrin och inom jord- och skogsbruk för uppvärmning och för drift av stationära motorer. Inom jordbruket används eldningsolja i dag för spannmålstorkning, för uppvärmning av djurstallar, för uppvärmning vid kycklinguppfödning etc. Som ovan nämnts gäller en sådan skattereducering redan i dag för dieseloljeförbrukningen i arbetsfordon som används inom gruvindustrin. Den sistnämnda reduceringen omfattar dock endast ett mycket begränsat antal fordon.

Valet av en så låg skattenivå som motsvarar industriskattesatsen skulle medföra en uppenbar risk för att stora oljevolymer kom ut på marknaden och användes för annat än det avsedda ändamålet. Från branschhåll har pekats på att det redan i dag förekommer ett utbrett fusk, där ett lägre beskattat bränsle används på ett otillåtet sätt. Risken för en markant ökning av fusket genom användning av lågbeskattad dieselolja även i personbilar, lastbilar och bussar får vid valet av industrinivån bedömas som betydande.

En skattereduktion ned till industrinivån skulle få bygga på ett återbetalningssystem med ansökan om återbetalning i deklaration. Antalet jordbrukstraktorer uppgår till omkring 390 000 och antalet aktiva jordbruksföretag är cirka 85 000. Antalet skogsbruk är cirka 180 000.

För närvarande handlägger Riksskatteverket cirka 17 000 ansökningar per år från drygt 4 000 företag om nedsättning av skatt på eldningsolja (ansökan sker kvartalsvis). Om ett system för återbetalning av skatt ned till industrinivån infördes skulle detta medföra en betydande ökning av antalet restitutionsfall. I samråd med LRF har antalet aktuella företag inom jord- och skogsbruket beräknats till omkring 100 000. Därtill kommer ett antal restitutionsfall inom industrin och byggsektorn etc.

Visserligen torde befintliga rutiner för återbetalning av skatt på eldningsolja kunna användas i viss utsträckning även i nu aktuellt sammanhang. Det är emellertid givet att en så stor ökning av antalet restitutionsfall skulle medföra en i hög grad utökad administration för att sköta själva ansökningsärendena. Den allmänna strävan bör i stället vara att i möjlig mån minska myndigheternas ärendehantering och därmed också minska byråkratin i förfarandet.

Härtill kommer att det stora antalet sökande medför att möjligheterna att kontrollera att den volym dieselolja, som förbrukaren ansökt om återbetalning för, faktiskt har använts i arbetsmaskiner skulle vara små. Mot bakgrund av dels den ökade administrationen, dels de ökade kontrollsvårigheterna avråder utredningen från en skattesänkning ned till s.k. industrinivå.

Uppvärmningsnivån

Den andra redan etablerade lägre skattenivån utgörs av den s.k. uppvärmningsnivån, enligt vilken skattesatsen bestämts till 2 505 kr per m³. En sänkning till denna nivå skulle i princip innebära en återgång till den situation som rådde före Sveriges inträde i EU. Den motsvarar ungefär den skattenivå (2 488 kr/m³) som i dag gäller i ett av de stora konkurrentländerna, Tyskland, för dieselolja som får användas i jordbruket.

Uppvärmningsskattesats gäller för skatteuttaget för sådant bränsle som används inom jordbruket för uppvärmning av den privata bostaden på jordbruksfastigheten. Skattereduktionen sker genom försäljning av redan skattereducerat olja. För annan uppvärmning inom jordbruket får användas bränsle som beskattas enligt industriskattesats (jfr under föregående rubrik). Denna skattereduktion kommer konsumenten till del genom ansökan om återbetalning. Det krävs således en viss kontroll av att den använda oljan av brukaren hänförs till rätt kategori bränsle.

I samband med skatteomläggningen för jordbruket den 1 juli 2000, då industrins skattelättnader för el och uppvärmning gjordes tillämpliga även på jord- och skogsbrukssektorerna, beräknades att endast cirka 13 000 företag förbrukade eldningsolja. Skogsbrukens förbrukning av el och eldningsolja antogs vara endast marginell. Om en skattesänkning skulle ske ned till uppvärmningsnivån får mot bakgrund av nu redovisade förhållanden möjligheterna till kontroll av att inköpt olja används för rätt ändamål bedömas som relativt goda även med beaktande av de kontrollsvårigheter som nämnts i det föregående.

Eftersom skatten för bränsle på denna nivå tas ut i försäljnings- eller konsumentledet, dvs. vid försäljning av redan skattereducerat bränsle, sker inte någon återbetalning av skatt. En sänkning av dieseloljeskatten till denna nivå förväntas därför inte heller medföra någon ökad administration för beskattningsmyndigheten.

Sammanfattande bedömning

I det föregående har pekats på att en större förändring nu av dieseloljebeskattningen av arbetsmaskiner kan leda till konflikter med det slutmål som kan komma att gälla när skattepaketet föreligger i slutlig utformning. Därvid syftas i första hand på det kommande utredningsarbete som denna utredning skall utföra, men även på det utredningsarbete som utförs av Kommittén för nedsättning av energiskatter för vissa sektorer (SNED, Fi 2001:09). Vidare har pekats på att en förändring inte får leda till ökad administration i ärendehantering och till ökade kontrollsvårigheter. Ytterligare har pekats på miljöaspekterna. Det förtjänar framhållas att den nuvarande beskattningen och den i anslutning därtill förekommande märkningen av olja medverkar till en effektiv miljöstyrning inriktad på användning av högklassig olja i arbetsmaskinerna. Detta incitament minskar vid en förändrad besattning men kan möjligen mer eller mindre kompenseras genom organisationernas insatser för användning av högklassig olja och ett förbud att använda olja av mindre god kvalitet i arbetsmaskinerna. Att närmare än så här ange miljökonsekvenserna av en förändring är inte möjligt. Utredningen tar inte ställning till om en skattelindring är befogad eller inte. Om en sådan befinns nödvändig rekommenderar emellertid utredningen att nedsättning sker till den s.k. uppvärmningsnivån (2 505 kr/m³).

Vissa specialfall

Såsom framgått i det föregående har regeringen till utredningen lämnat över vissa skrivelser. Detta har skett den 13 december 2001. Skrivelserna avser bland annat följande.

Riksskatteverket har begärt att åtgärder vidtas för att skatten på dieselolja som förbrukas för flisning blir lika oavsett om den bakre delen av ett skotar- eller dumperekipage klassificeras som släpvagn eller inte (Fi 1998/1051).

Skogsmaskinföretagarna har framfört liknande synpunkter (Fi 1998/1970).

Grus- och makadamföreningen har föreslagit att fordon som används för transporter inom täktverksamhet skall, i likhet med fordon inom gruvområden, medges avdrag för omärkt, högbeskattad olja samt att åtgärder skall vidtas så att bland annat krossar med larvfötter inte betraktas som ett fordon för vilket högbeskattat bränsle skall användas

(Fi 1998/1191). Föreningen har även i en skrivelse direkt till utredningen tagit upp dessa frågor.

De frågor som har aktualiserats i skrivelserna är komplicerade. Att i lagtext ange en avgränsning kräver ingående överväganden. Vad gäller jämförelser med gruvfordon tillkommer principiella överväganden. Mot nu angivna bakgrund återkommer utredningen till dessa frågor.

Statsfinansiella konsekvenser m.m.

Statsfinansiella konsekvenser

Enligt en prognos som gjorts av Energimyndigheten kan den totala användningen av högbeskattad dieselolja för motordrivna fordon för år 2003 uppskattas till 3 250 000 m³. Fördelningen av förbrukningen hänför sig med 79,7 procent till transporter och 20,3 procent till ”annat ändamål”. Det kan antas att annat ändamål innebär arbetsmaskiner. Enligt denna fördelning förbrukar arbetsmaskinerna cirka 660 000 m³, varav skogsbrukets dieselolfeförbrukning beräknas till cirka 130 000 m³. Jordbrukets (exklusive fiskets) förbrukning kan uppskattas till cirka 278 000 m³ enligt underlaget till EAA 2000. Enligt Svenska Petroleum Institutet (SPI) var förbrukningen under slutet av år 2001 fördelad på 99 procent för miljöklass 1 och resterande volym för miljöklass 3.

Den svenska dieseloljeskatten för vägtrafikfordon ligger något under en genomsnittlig nivå vid jämförelse med närliggande konkurrentländer (se tabellen i avsnitt Nuvarande förhållanden ovan), medan den för det svenska jord- och skogsbruket ligger knappt 2 000 kr per m³ över genomsnittet. En sänkning av skatten på dieselolja som används i arbetsmaskiner till den s.k. uppvärmningsnivån skulle enligt nu gällande regler innebära en nivå på 2 505 kr per m³ i stället för 3 121 kr per m³ (miljöklass 1). Sänkningen uppgår då till 3 121 – 2 505 = 616 kr per m³, dvs. en betydligt mindre sänkning än den som förordas av bland andra LRF. En sänkning av dieseloljeskatten till industrinivån skulle innebära en skattenivå på 539 kr per m³. Sänkningen uppgår då till 3 121 – 539 = 2 582 kr per m³. I beräkningarna används skatte-reduktionen på 616 kr respektive 2 582 kr för att uppskatta de statsfinansiella effekterna.

Om skatten på dieselolja för samtliga arbetsmaskiner sänks till uppvärmningsnivån innebär det ett bruttobortfall på 0,42 mdkr. Om i stället sänkningen sker till industrinivån innebär det ett bruttobortfall på 1,67 mdkr. Nettoeffekten räknas därefter ut genom att hänsyn tas till olika indirekta effekter som t.ex. att en ökning av vinster och löner

antas ske hos företagen, vilket ökar underlaget för t.ex. inkomstskatter och sociala avgifter. För hushållens del påverkas den allmänna prisnivån av en skattesänkning, vilket i sin tur leder till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Detta påverkar sedan med en viss fördröjning både inkomstskatteskalorna och de offentliga utgifterna vid KPI-beroende transfereringar. KPI-effekten är i detta fall endast marginell. Den varaktiga nettoeffekten är ett mått på den bestående belastningen på det offentlig-finansiella saldot efter det att anpassning skett i ekonomin till en ny jämvikt.

I tabell 1 nedan redovisas en uppskattning på den offentliga sektorns finanser vid en sänkning till uppvärmningsnivån (en skattereduktion med 616 kr per m³).

Tabell 1 Periodiserad nettoeffekt för åren 2003-2005 samt varaktig nettoeffekt för den offentliga sektorn vid en sänkning till uppvärmningsskattesatsen. Mdkr.

Sektorer	2003	2004	2005	Varaktig nettoeffekt
Jordbruk	0,15	0,15	0,15	0,15
Skogsbruk	0,07	0,07	0,07	0,07
Övriga	0,14	0,13	0,14	0,12
Samtliga sektorer	0,36	0,35	0,36	0,34

Som framgår av tabellen kan nettobortfallet för år 2003 vid en sänkning av dieseloljeskatten för samtliga arbetsmaskiner uppskattas till **0,36 mdkr.**

I följande tabell redovisas en uppskattning av den offentliga sektorns finanser vid en sänkning ned till industrinivån (en skattereduktion med 2 582 kr per m³).

Tabell 2 Periodiserad nettoeffekt för åren 2003-2005 samt varaktig nettoeffekt för den offentliga sektorn vid en sänkning till industriskattesatsen. Mdkr.

Sektorer	2003	2004	2005	Varaktig nettoeffekt
Jordbruk	0,64	0,63	0,63	0,61
Skogsbruk	0,30	0,29	0,29	0,29
Övriga	0,59	0,56	0,57	0,55
Samtliga sektorer	1,53	1,48	1,49	1,45

Om industrinivån väljs rör det sig om ett betydligt större skattebortfall, enligt beräkningarna **1,53 mdkr** för år 2003. Om i stället en ny skattesats väljs för beskattningen av den dieselolja som används för drift av arbetsmaskiner inom de aktuella näringarna kan kostnaden bestämmas utifrån den nivå som väljs.

I de redovisade beräkningarna ingår inte kostnaden för ökad administration för de skattesatsalternativ som kräver ökade sådana insatser, vilka bedöms bli betydande om annat alternativ än uppvärmningsskattesats väljs.

Det skattebortfall som enligt det ovan sagda uppkommer får vägas in i arbetet med statsbudgeten. Det är omöjligt att nu isolerat peka på en eventuell kompensationsmöjlighet. Frågan härom får övervägas i det fortsatta arbetet på en reformering av vägtrafikbeskattningen.

Övriga konsekvenser

Om en utrednings förslag har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna i det avseendet anges i utredningens betänkande eller annan redovisning. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen, 15 § kommittéförordningen (1998:1474).

Utredningen konstaterar att de förslag som lämnas, till följd av utredningsuppdragets och ämnesområdets karaktär, inte kommer att få någon inverkan i nämnda hänseenden.

När det gäller konsekvenserna för små företag bör dock noteras att de branscher som berörs av en sänkt dieseloljeskatt för arbetsmaskiner till en stor del består av små företag.

Ikraftträdande

Regler om en sänkt skatt på dieselolja som används i arbetsmaskiner inom jordbruket, skogsbruket, industrin och byggsektorn bör kunna träda i kraft den 1 januari 2003.

Författningskommentar

Lagen om skatt på energi

2 kap. 9 §

Genom ändringen görs undantag för vissa kategorier av fordon från det generella förbudet att använda märkt, lågbeskattad diesellojla för drift av motordrivna fordon.

Paragrafen har redigerats om så att *första stycket* anger *huvudregeln* med förbudet att använda märkt, lågbeskattat bränsle i ett motordrivet fordon. Genom författningsförslaget ändras användningsförbudet från att avse samtliga motordrivna fordon till att omfatta i princip personbil, lastbil, buss, trafiktraktor, motorredskap som beskattas som trafiktraktor (25 § andra stycket FSL), terrängskoter samt tung terrängvagn som beskattas särskilt (25 a § andra stycket FSL).

Förbudet omfattar därmed fordon som förs på allmän väg. I den mån terrängskotrar drivs med diesellojla faller dessa in under användningsförbudet enligt huvudregeln i första stycket.

Skrivningen har anpassats till det förhållandet att en del fordon är att anse som jordbrukstraktor i vissa fall och därmed icke skattepliktiga, och som trafiktraktor i andra fall, och då skattepliktiga, beroende på användningen.

Vissa motorredskap beskattas med en enhetsskatt (25 § tredje stycket FSL) och detta bör inte diskvalificera dem i fråga om användningen av märkt diesellojla.

Genom att förbudet i första stycket är generellt tillämpligt på motordrivna fordon gäller det utan särskild reglering även för fordon som är registrerade i utlandet eller enligt utländska regler tillåts att användas oregistrerade. Likaså omfattar förbudet liksom för närvarande även fordon som är registrerade i militära fordonsregistret, 32 § militära vägtrafikkungörelsen (1974:97).

Det nuvarande andra stycket har arbetats in i första stycket.

Andra stycket tar upp undantagen från användningsförbudet med utgångspunkt i olika fordonskategorier och hur de beskattas enligt fordonsskattelagen. Genom hänvisningen i 1 kap. 5 § till lagen

(2001:559) om vägtrafikdefinitioner blir fordonsbegreppen bestämda även i nu aktuellt avseende.

Första punkten tar för det första upp fordon som inte omfattas av registreringsplikten enligt 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Ett stort antal arbetsmaskiner utgörs av oregistrerade fordon och omfattas härigenom av undantaget. Detta gäller exempelvis motorredskap klass II som används utanför allmän väg. Under denna punkt faller vidare sådana fordon av nämnda slag som används med stöd av saluvagnslicens (18 § lagen om vägtrafikregister) eller tillfällig registrering (21–28 §§ lagen om vägtrafikregister).

De skilda formerna av interimistisk registrering av fordon – exportvagnsregistrering, interimslicens och turistvagnslicens – har i lagen om vägtrafikregister förts samman till en enhetlig registreringsform som kallas tillfällig registrering (prop. 2000/01:95, bet. 2000/01:TU15, rskr. 2000/01:252). Sådan registrering kan meddelas för motordrivna fordon och för släpfordon. Bestämmelserna har differentierats beroende på om fordonet efter viss tid ordinärt skall registreras i vägtrafikregistret eller inte. Ett tillfälligt registrerat fordon får med vissa inskränkningar brukas i Sverige. Den som har sitt egentliga hemvist i Sverige får utan stöd av en svensk registrering under en vecka från det att ett fordon förts in i Sverige bruka fordonet med stöd av en giltig utländsk registrering. Enligt 6 § FSL är tillfälligt registrerade fordon inte skattepliktiga.

Första punkten omfattar även motsvarande slag av fordon som är registrerade i utlandet eller enligt utländska regler tillåts att användas oregistrerade.

Jordbrukstraktorer är numera inte skattepliktiga. Detsamma gäller motorredskap och tunga terrängvagnar som är att anse som jordbrukstraktorer, 9 § tredje stycket FSL i lydelse enligt SFS 2001:959. Även dessa fordon faller därmed under undantagsregeln i punkt 1. Det är i praktiken fråga om sådana traktorer som används i jord- och skogsbruk, vissa motorredskap samt olika typer av tunga terrängvagnar som används utanför allmän väg.

En jordbrukstraktor som tillfälligt används på ett sådant sätt att den blir att anse som en trafiktraktor skall betala fordonsskatt under användningstiden, 23 § FSL. Den är dock fortfarande definitions- mässigt att betrakta som en jordbrukstraktor.

Även vid tillfällig användning som trafiktraktor får märkt, lågbeskattad olja användas, eftersom fordonet alltså fortfarande definitions- mässigt är att betrakta som en jordbrukstraktor och därmed i grunden ett icke skattepliktigt fordon.

Andra punkten omfattar sådana motorredskap som enligt fordonsskattelagen beskattas med en enhetsskatt om 1 000 kronor (25 §

tredje stycket FSL). Det är här fråga om fordon som körs kortare sträckor på väg, exempelvis mobilkranar.

I *tredje punkten* tas upp lätta terrängvagnar. Dessa faller utanför skatteplikten enligt fordonsskattelagen men bör inte diskvalificeras i fråga om bränsleanvändningen, förutsatt att de drivs med dieselolja. Även motsvarande utländska fordon omfattas.

Fjärde punkten avseende båtar som har fartygstillstånd enligt fiskelagen har utan ändringar förts över från det tidigare första stycket.

2 kap. 9 a §

Ändringen är en konsekvens av omredigeringen i 9 §, varigenom hänvisning till andra stycket i denna paragraf inte längre behövs.

I anslutning till 2 kap. 9 och 9 a §§ kan pekas på bestämmelserna i 10 kap. 4 och 5 §§ om tilläggsskatt respektive särskild avgift. Det kan övervägas att uttrycket ”motordrivet fordon” i dessa paragrafer som en följd av ändringarna i 2 kap. 9 § skulle specificeras. Inskränkningen ”i strid mot 2 kap. 9 §” i den gällande texten medför emellertid att en sådan specifikation inte behövs. Den skulle dessutom bli komplicerad och därmed tyngande för texten. Utredningen har därför avstått från att göra någon ändring.

Lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Enligt bestämmelsen blir det straffbart att bryta mot föreskrifter om skyldighet att använda visst bränsle enligt 4 § fjärde punkten i lagen. – Se i det föregående under Miljöaspekter.

Förordningen om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

Genom bestämmelsen införs motsvarande förbud beträffande mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och traktorer (arbetsmaskiner) som i dag gäller för motorfordon enligt 24 § andra stycket lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Till skillnad från förbudet i nämnda lag avser detta förbud *användning* (ej saluföring) av bränsle som är sämre än miljöklass 3. Begreppen mobila maskiner som inte är avsedda att

användas för transporter på väg och traktorer definieras i förordningen.
– Se vidare i det föregående under Miljöaspekter.

Särskilt yttrande

Särskilt yttrande av experten Larsolov Olsson, Naturvårdsverket

Utredningen skall föreslå skatter med mer miljöstyrning. Förslaget betyder dock tvärtom mindre styrning och är ett stort steg tillbaka för miljön.

Användarna skall få lägre skatt genom att sämre bränsle tillåts. Denna avsevärda skattesänkning syftar till att främja jordbruksnäringen. Förslaget bygger på förhoppningen att branschen frivilligt skall ställa om till acceptabelt bränsle.

Allvarligast är att förslaget:

- gör avkall på kravet att arbetsmaskiner skall köras på ”vägfordonsdiesel”;
- minskar skatten på bränsle;
- kräver ingen motprestation: det finns inget åtagande att ordna märkt miljömässigt bra dieselbränsle;
- ökar behov av tillsyn – men gör den samtidigt omöjlig (”är det rätt diesel i tanken?”);

Arbetsmaskinmotorer kan jämföras med vägfordonsmotorer – båda behöver god bränslekvalitet för avgasreningens funktion. Effektivare avgasrening förstärker kraven på bränslen med låga halter av föroreningar. Med skärpning av avgaskraven, miljöklassning och frivilliga åtaganden kommer sådana att snabbt öka. Därför har Sverige drivit på i EU för svavelfritt bränsle.

Det är klart att det kan finnas motiv, t.ex. från konkurrenssynpunkt, att ändra jordbrukets kostnadsläge. Detta får dock inte gå ut över miljön. Tvärtom måste sådana åtgärder förenas med miljöförbättringar. Med förslaget kommer i högre utsträckning olämpliga bränslen användas som har höga föroreningshalter av framförallt svavel. Detta kommer dessutom att ske inte bara i jordbruket.

Gör istället så här med arbetsmaskinerna:

- säkerställ att diesel med god kvalitet används;
- inför incitament för bättre avgasrening (miljöklassade motorer).

Bilaga

Utdrag ur fordonsskattelagen (1988:327)

Skattepliktiga fordon

6 § Följande fordon är skattepliktiga, om de är eller bör vara upptagna i vägtrafikregistret och inte är avställda eller tillfälligt registrerade, nämligen

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. lastbilar,
4. bussar,
5. traktorer,
6. tunga terrängvagnar,
7. motorredskap,
8. släpvagnar.

Dock är släpvagnar som dras av motorredskap eller tung terrängvagn skattepliktiga endast om motorredskapet beskattas som trafiktraktor eller terrängvagnen beskattas enligt bilaga 1, E4.

9 § Följande fordon är inte skattepliktiga om de enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. andra lastbilar än sådana som är vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
4. bussar.

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller

bussar som kan drivas med dieselolja eller av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

Jordbrukstraktorer som avses i 20 § är inte skattepliktiga. Detsamma gäller motorredskap och tunga terrängvagnar som är att anse som jordbrukstraktorer enligt 25 § första stycket respektive 25 a § första stycket.

Traktorer m.m.

20 § Traktorer indelas i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II (jordbrukstraktorer).

21 § En traktor hänförs, om annat inte sägs i 22 §, till klass I om den har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild.

Som traktor klass I beskattas också en traktor som

1. är en till traktor ombyggd bil, eller,
2. är särskilt konstruerad för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

22 § Traktorer som inte skall hänföras till klass I skall hänföras till klass II.

Till klass II hänförs också en traktor enligt 21 § första stycket om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till
 - a. transport av endast traktorn med förare,
 - b. godsbefordran vid passage över väg,
 - c. befordran av gods som är lastat på traktorn,
 - d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

23 § Om en jordbrukstraktor tillfälligt skall användas på sådant sätt att den blir att anse som en trafiktraktor, skall fordonsskatt betalas enligt bilaga 1 för trafiktraktorer. Fordonsskatten skall vid varje tillfälle betalas för en tidsperiod om 15 dagar. För den tid fordonsskatt betalats får traktorn användas som en trafiktraktor.

25 § Ett motorredskap är att anse som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2 000 kilogram.

Om en bil har byggts om till motorredskap klass II, beskattas den dock som trafiktraktor. Detsamma gäller för motorredskap med tjänstevikt över 2 000 kilogram som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transporterna inte är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket.

Andra motorredskap än de som avses i första och andra styckena beskattas på sätt som framgår av bilaga 1, E 2.

25 a § En tung terrängvagn är att anse som en jordbrukstraktor om den inte används för transport av gods på andra vägar än enskilda. Detsamma gäller om en tung terrängvagn endast används på sätt som anges i 22 § andra stycket 1 eller 2 a, b eller d.

Andra tunga terrängvagnar än de som avses i första stycket beskattas på sätt som framgår av bilaga 1, E 3.

Bilaga 1 till fordonsskattelagen

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, Kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
E Traktorer m.m.				
1 Traktor klass I (trafiktraktor)	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 Tung terrängvagn, med två hjulaxlar	2 001–	6 000	300	35
	6 001–	14 000	1 700	70
	14 001–		7 300	200
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