

Effektivare skatter på klimat- och energiområdet



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen,

(SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på

<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2009

ISBN 978-91-38-23233-0
ISSN 0284-6012

Innehåll

1	Lagtext.....	9
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	9
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	16
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	46
1.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	52
1.5	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	70
1.6	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	72
1.7	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	105
1.8	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	106
1.9	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	111
2	Frågor som tas upp i promemorian	115
3	Grundläggande förutsättningar – mål och utgångsläge..	119

3.1	Mål på klimat- och energiområdet	119
3.1.1	Mål för minskade utsläpp av växthusgaser	120
3.1.2	Mål för andel förnybar energi.....	124
3.1.3	Mål för effektivare energianvändning.....	125
3.2	Bestämmelser om koldioxidskatt och energiskatt på bränslen.....	126
3.2.1	Gemenskapsrättsliga regler	126
3.2.2	Dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige.....	130
4	Principer för utformningen av effektiva skatter på klimat- och energiområdet.....	133
4.1	Allmänna principer för utformningen av effektiva skatter på klimat- och energiområdet	133
4.1.1	Skatt jämfört med subvention.....	134
4.1.2	Teknikutveckling för att minska utsläppen av växthusgaser	135
4.1.3	Kostnadseffektivitet i miljöpolitiken.....	136
4.2	Principer för uttag av koldioxidskatt	137
4.3	Fordonsskatt.....	138
4.4	Principer för samordning av koldioxidskatt och utsläppshandelssystem	139
4.5	Principer för uttag av energiskatt.....	141
4.6	Schematisk beskrivning av principer för koldioxidskatt och energiskatt	141
5	Koldioxidskatt	143
5.1	Inledning.....	143
5.2	Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten.....	146
5.3	Höjning av koldioxidskatten för 2010.....	147
5.4	Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen m.m. inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter	148

5.5	Ändrad definition av begreppet kraftvärmeproduktion	150
5.6	Nedsättning av koldioxidskatten för energiintensiva företag (0,8-procentsregeln)	152
5.7	Sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner	154
5.8	Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	155
5.9	Koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning	157
5.10	Koldioxidskatt på fossila bränslen som förbrukas i vissa industriella processer utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	159
6	Energiskatt	163
6.1	Energiskatt på bränslen för uppvärmning	163
6.1.1	Inledning	163
6.1.2	Vissa fakta om dagens användning av biobränslen för uppvärmning	163
6.1.3	Energiskatt på biobränslen för uppvärmning?	165
6.1.4	Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen.....	169
6.2	Energiskatt på drivmedel.....	175
6.2.1	Höjd energiskatt på dieselolja.....	175
6.2.2	Framtida beskattning av biodrivmedel.....	177
6.3	Skattefriheten för vissa biobränslen villkoras av hållbarhetskriterier, m.m.	179
6.4	Omräkning av koldioxid- och energiskattesatserna efter prisutvecklingen (indexering)	183
7	Fordonsskatt.....	185
7.1	Nuvarande system för uttag av fordonsskatt	185
7.1.1	Inledning	185
7.1.2	Närmare om det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet	186

7.2	Ändringar i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade systemet.....	187
7.3	Ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten.....	193
7.4	Justeringar i den viktbaserade fordonsskatten för personbilar	195
7.5	Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar	197
7.6	Fordonsskatt för tunga lastbilar och tunga bussar.....	199
8	Konsekvenser	201
8.1	Inledning.....	201
8.2	Offentligfinansiella effekter	205
8.3	Miljöeffekter.....	206
8.3.1	Åtgärder utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	206
8.3.2	Åtgärder inom EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	207
8.3.3	Fordonsskattereform inklusive höjd energiskatt på dieselolja.....	208
8.4	Samhällsekonomiska effekter	208
8.5	Administrativa kostnader	209
8.6	Effekter för näringslivet.....	210
8.6.1	Effekter för industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.....	211
8.6.2	Effekter för åkerinäringen	212
8.6.3	Effekter för jordbruket.....	212
8.6.4	Effekter för skogsbruket	213
8.7	Effekter för hushållen	213
9	Författningskommentarer.....	215
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.1.....	215

9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.2	217
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.3	223
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.4	224
9.5	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 1.5	226
9.6	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227). lagförslag 1.6	227
9.7	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 1.7	229
9.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 1.8	229
9.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 1.9	230

1 Lagtext

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §¹

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31,	Bensin som			
2710 11 41,	uppfyller krav			
2710 11 45	för			
eller				
2710 11 49				
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	2 kr 95 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 29 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 32 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	3 kr 66 öre per liter

¹ Senaste lydelse 2007:1393.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) miljöklass 2	2 kr 98 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 32 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 68 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	6 kr 2 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	764 kr per m ³	2 883 kr per m ³	3 647 kr per m ³
	miljöklass 2	1 277 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 160 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 530 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 413 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 633 kr per m ³	2 883 kr per m ³	4 546 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motordrivnet	0 kr per 1 000 kg	1 584 kr per 1 000 kg	1 584 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	fordon, fartyg eller luftfartyg			
	b) annat	150 kr per	3 033 kr per	3 183 kr per
	ändamål än som avses under a	1 000 kg	1 000 kg	1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av	0 kr per	1 282 kr per	1 282 kr per
	motordrivnet	1 000 m ³	1 000 m ³	1 000 m ³
	fordon, fartyg eller luftfartyg			
	b) annat	247 kr per	2 159 kr per	2 406 kr per
	ändamål än som avses under a	1 000 m ³	1 000 m ³	1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	325 kr per	2 509 kr per	2 834 kr per
		1 000 kg	1 000 kg	1 000 kg

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

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 06 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volym- procent destillat vid 350°C,	791 kr per m ³	3 007 kr per m ³	3 798 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 321 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 328 kr per m ³
	miljöklass 2	1 583 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 590 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 721 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 728 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	155 kr per 1 000 kg	3 164 kr per 1 000 kg	3 319 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	256 kr per 1 000 m ³	2 252 kr per 1 000 m ³	2 508 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 617 kr per 1 000 kg	2 953 kr per 1 000 kg

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

3 §²

Energiskatten utgör

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

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

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

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

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

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

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

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

² Senaste lydelse SFS 2007:1387.

påföljande kalenderår.

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

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

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

dels att 6 a kap. 3 a §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 10 §, 2 kap. 1, 1 a, 2, 4 och 11 §§, 4 kap. 12 och 13 §§, 6 kap. 4 §, 6 a kap. 1–3 och 5 §§, 7 kap. 1 och 3–4 §§, 8 kap. 1 § samt 9 kap. 2, 5, 7–9 och 9 b §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

10 §³

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.1

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31,	Bensin som			
2710 11 41,	uppfyller krav			
2710 11 45	för			
	eller			
2710 11 49				

³ Senaste lydelse SFS 2008:561.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 06 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 09 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2.	2710 11 31, Annan bensin	3 kr 81 öre	2 kr 44 öre	6 kr 25 öre
	2710 11 51 än som avses	per liter	per liter	per liter
	eller			
	2710 11 59 under 1			
3.	2710 19 21, Eldningsolja,			
	2710 19 25, dieselbrännolja,			
	2710 19 fotogen, m.m.			
	41– som			
	2710 19 49			
	eller			
	2710 19 61			
	–			
	2710 19 69			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	791 kr per m ³	3 007 kr per m ³	3 798 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			

KN-nr	Slag av bränsle	Skatte- belopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 1	1 321 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 328 kr per m ³
	miljöklass 2	1 583 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 590 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 721 kr per m ³	3 007 kr per m ³	4 728 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg	1 652 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	155 kr per 1 000 kg	3 164 kr per 1 000 kg	3 319 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³	1 337 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	256 kr per 1 000 m ³	2 252 kr per 1 000 m ³	2 508 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 617 kr per 1 000 kg	2 953 kr per 1 000 kg

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		Summa skatt
		Energiskatt	Koldioxidskatt	
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 07 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	5 kr 52 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	3 kr 82 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 10 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	5 kr 55 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 82 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	6 kr 27 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volym- procent destillat vid 350°C,	797 kr per m ³	3 016 kr per m ³	3 813 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 525 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 541 kr per m ³
	miljöklass 2	1 788 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 804 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 926 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 942 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 024 kr per 1 000 kg	3 173 kr per 1 000 kg	4 197 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³

	b) annat ändamål än som avses under a	880 kr per 1 000 m ³	2 259 kr per 1 000 m ³	3 139 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	605 kr per 1 000 kg	2 625 kr per 1 000 kg	3 230 kr per 1 000 kg

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

Nuvarande lydelse

Energiskatt skall även betalas för råttalolja (KN-nr 3803 00 10) med en skattesats som motsvarar den sammanlagda skatt som tas ut på bränsle enligt 1 § första stycket 3 a.

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 a §⁴

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

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

2 §⁵

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1–3 eller

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1-3

⁴ Senaste lydelse SFS 1998:1699.

⁵ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

enligt 1 a § gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen.

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 5 *skall* de angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal.

gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen.

För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 5 *skade* angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal.

4 §⁶

Energiskatt och koldioxidskatt *skall* betalas även för andra produkter än som avses i 1, 1 a och 3 §§, om en sådan produkt

1. är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle eller som tillsats till motorbränsle eller som medel för att öka motorbränslets volym, eller

2. innehåller annat kolväte än torv och är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning.

Skatt *skall* i fall som avses i första stycket betalas med de skattebelopp som gäller för likvärdigt bränsle enligt 1 §. Skatt enligt första stycket 2 *skall* dock betalas endast för den del av produkten som består av kolväten.

Energiskatt och koldioxidskatt *skade* betalas även för andra produkter än som avses i 1 och 3 §§, om en sådan produkt

1. är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle eller som medel för att öka motorbränslets volym, eller

2. innehåller annat kolväte än torv och är avsedd att förbrukas, säljs eller förbrukas som bränsle för uppvärmning.

Skatt *skade* i fall som avses i första stycket betalas med de skattebelopp som gäller för likvärdigt bränsle enligt 1 §. Skatt enligt första stycket 2 *skade* dock betalas endast för den del av produkten som består av kolväten.

⁶ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

11 §⁷

Energiskatt och koldioxid-skatt *skall* inte betalas för

1. metan som framställts av biomassa,

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

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

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

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

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

Energiskatt och koldioxid-skatt *ska* inte betalas för

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

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

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

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

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

4 kap.

12 §⁸

Skattskyldig för energiskatt för råttallolja samt för energiskatt, koldioxidskatt och svavel-skatt för bränslen enligt 2 kap.

Skattskyldig för energiskatt, koldioxidskatt och svavel-skatt för bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra

⁷ Senaste lydelse SFS 2007: 778.

⁸ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a §, bränslen enligt 4 § samt vad gäller svavelskatt även bränslen enligt 3 kap. 1 § 1 är den som

1. godkänts som lagerhållare enligt 15 §,
2. i annat fall än som avses i 1 utvinnet, tillverkat eller bearbetat bränsle,
3. i annat fall än som avses i 1 och 2 för inbränsle till Sverige från ett annat EG-land eller tar emot en sådan leverans, och
4. förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt *skall* betalas när bränslet används för visst ändamål men som använder bränslet för ett ändamål som medför att skatt *skall* betalas med högre belopp.

13 §⁹

Skattskyldig

1. för energiskatt för import av råtallolja,

2. för energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för import av bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a § samt av bränslen enligt 4 §, och

3. för svavelskatt för import av bränslen som avses i 3 kap. 1 § 1 är,

a) om en tullskuld uppkommer i Sverige till följd av importen: den som är skyldig att betala tullen,

b) om importen avser en gemenskapsvara eller om bränslet *skall* förtullas i Sverige men inte är belagt med tull: den som

Skattskyldig för

1. energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för import av bränslen enligt 2 kap. 1 § första stycket 5 och 6, andra bränslen enligt 3 § än sådana som avses i 1 kap. 3 a § samt av bränslen enligt 4 §, och

2. svavelskatt för import av bränslen som avses i 3 kap. 1 § 1 är,

b) om importen avser en gemenskapsvara eller om bränslet *ska* förtullas i Sverige men inte är belagt med tull: den som

⁹ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

skulle ha varit skyldig att betala tullen om bränslet hade varit tullbelagt,

c) om skyldighet att betala tull med anledning av importen uppkommer, eller skulle ha uppkommit om bränslet hade varit belagt med tull, i ett annat EG-land till följd av att ett sådant mellanstatligt enhetstillstånd som avses i 4 kap. 24 § andra stycket tullagen (2000:1281) åberopas: innehavaren av tillståndet.

Med *tullskuld* och *gemenskapsvara* förstås detsamma som i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

6 kap.

4 §¹⁰

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

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

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra

skulle ha varit skyldig att betala tullen om bränslet hade varit tullbelagt,

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

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

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i

¹⁰ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

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

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

Nuvarande lydelse

6 a kap.

1 §¹¹

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förut-sättning att det ingående materialet genom upp-		100 procent	100 procent	100 procent

¹¹ Senaste lydelse SFS 2008:562.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
värmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl				
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i	Bensin, råttalolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
industriell verksamhet				
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		100 procent	85 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		100 procent	79 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid till-	Andra	100	79	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
verkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	procent	procent	
14. Förbrukning i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	<i>Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3b</i>	–	79 procent	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläpps-	<i>Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b</i>			

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
rätter				
a) i kraftvärme-produktion		100 procent	85 procent	–
b) i annan värme-produktion		–	6 procent	–

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förut-sättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
om handel med utsläppsrätter				
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	<i>Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b</i>			
a) i kraftvärme-produktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värme-produktion		–	6 procent	–

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den energiskatt och 79 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 a eller 17 a, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den energiskatt och 85 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

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

2 §¹²

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

3 §¹³

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

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

¹² Senaste lydelse SFS 2008:561.

¹³ Senaste lydelse SFS 2008:561.

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

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

5 §¹⁴

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

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

7 kap.

1 §¹⁵

Den som är skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle

1. för vilket skattskyldighet tidigare har inträtt,
2. som tagits tillbaka i samband med återgång av köp,
3. som av den skattskyldige exporterats till tredje land eller förts till frizon eller frilager för annat ändamål än att förbrukas där,
4. som förbrukats på ett sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap.,

¹⁴ Senaste lydelse SFS 2008:561.

¹⁵ Senaste lydelse SFS 2001: 518.

5. som har tagits emot av en skattebefriad förbrukare i enlighet med vad som framgår av dennes godkännande,

6. som har tagits emot för förbrukning i skepp eller luftfartyg med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i 6 a kap. 1 § 3 och 5,

7. som har tagits emot för förbrukning i båtar som avses i 6 a kap. 1 § 4 med de undantag i fråga om vissa bränslen som anges i denna punkt.

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

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

3 §¹⁶

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

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

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

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

Första–tredje styckena gäller endast i den mån bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som gäller enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring av och ett senare

¹⁶ Senaste lydelse SFS 2007:778.

upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG¹⁷.

4 §¹⁸

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

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

- 1. vätskeformig eller gasformig metan som förbrukats eller sålts som motorbränsle, eller*
- 2. vätskeformig metan som förbrukats eller sålts som bränsle för uppvärmning.*

8 kap.

1 §¹⁹

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

Ett godkännande enligt första stycket får meddelas för viss tid eller tills vidare. Godkännande tills vidare får meddelas den

¹⁷EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, Celex 32009L0028.

¹⁸Tidigare 7 kap. 4 § upphävd genom SFS 2001:518.

¹⁹Senaste lydelse SFS 2006:1508.

som tidigare hanterat obeskatat bränsle utan anmärkning. Ett godkännande får förenas med villkor.

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

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

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

9 kap.

2 §²⁰

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

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

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

5 §²¹

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

Återbetalning medges vid leverans för

²⁰ Senaste lydelse SFS 2001:518.

²¹ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

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

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

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar hela den energiskatt och 79 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med hela energiskatten och 79 procent av koldioxidskatten,

b) bränslen med 70 procent av energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten,

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

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

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

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

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

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

7 §²²

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

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

8 §²³

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

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

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

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

9 §²⁴

Utöver möjligheterna till skattebefrielse enligt 6 a kap. får skatten sättas ned för bränsle

Utöver möjligheterna till skattebefrielse enligt 6 a kap. får skatten sättas ned för bränsle

²² Senaste lydelse SFS 2007:1387.

²³ Senaste lydelse SFS 2007:1387.

²⁴ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

som förbrukats av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan nedsättning av koldioxidskatten *eller, beträffande råttallolja, energiskatten* för den del av skatten som överstiger 0,8 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Nedsättning medges med sådant belopp att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

som förbrukats av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan nedsättning av koldioxidskatten för den del av skatten som överstiger 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Nedsättning medges med sådant belopp att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

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

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

- a) 21 euro per kubikmeter dieselbrännolja (KN-nr 2710 19 41–2710 19 49) eller fotogen (KN-nr 2710 19 21 eller 2710 19 25),
- b) 14,30 euro per kubikmeter eldningsolja (KN-nr 2710 19 61–2710 19 69),
- c) 41 euro per 1 000 kilogram gasol (KN-nr 2711 12 11–2711 19 00) som förbrukats för drift av stationära motorer,

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

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

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

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

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

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

9 b §²⁵

Ansökan om nedsättning enligt 9 § *skall* omfatta en period om ett kalenderår och *skall* lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter kalenderårets utgång. Ansökan *skall* innehålla uppgifter om hur mycket bränsle som förbrukats under kalenderåret och försäljningsvärdet på de produkter som framställts under året. Sökanden *skall* även lämna de uppgifter som enligt 1 kap. 8 § behövs för att beräkna energiintensiteten hos det företag som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten får efter ansökan bestämma en preliminär koldioxidskattesats eller, *beträffande råttallolja, en preliminär energiskattesats* enligt vilken skatt *skall* tas ut under ett

Ansökan om nedsättning enligt 9 § *ska* omfatta en period om ett kalenderår och *ska* lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter kalenderårets utgång. Ansökan *ska* innehålla uppgifter om hur mycket bränsle som förbrukats under kalenderåret och försäljningsvärdet på de produkter som framställts under året. Sökanden *ska* även lämna de uppgifter som enligt 1 kap. 8 § behövs för att beräkna energiintensiteten hos det företag som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten får efter ansökan bestämma en preliminär koldioxidskattesats enligt vilken skatt *ska* tas ut under ett kalenderår. De uppgifter som enligt första stycket

²⁵ Senaste lydelse SFS 2006:1508.

kalenderår. De uppgifter som enligt första stycket *skall* lämnas av sökanden *skall* i en ansökan om preliminär skattesats lämnas i form av en uppskattning. Har beslut om preliminär skattesats meddelats *skall* sökanden, när det kalenderår som beslutet avser gått ut, komplettera sin ansökan med de verkliga uppgifterna. Kompletteringen *skall* ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre år efter utgången av det kalenderår som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten *skall* för varje sökande som meddelats beslut om preliminär skattesats fatta ett slutligt beslut om skattenedsättning för det bränsle som förbrukats under kalenderåret. Genom beslutet kan skatt påföras sökanden eller återbetalas till honom. Kan sökandens uppgifter inte läggas till grund för en tillförlitlig beräkning eller saknas uppgifter från honom, får beslut fattas efter skälig grund.

ska lämnas av sökanden *ska* i en ansökan om preliminär skattesats lämnas i form av en uppskattning. Har beslut om preliminär skattesats meddelats *ska* sökanden, när det kalenderår som beslutet avser gått ut, komplettera sin ansökan med de verkliga uppgifterna. Kompletteringen *ska* ha kommit in till beskattningsmyndigheten senast tre år efter utgången av det kalenderår som ansökan avser.

Beskattningsmyndigheten *ska* för varje sökande som meddelats beslut om preliminär skattesats fatta ett slutligt beslut om skattenedsättning för det bränsle som förbrukats under kalenderåret. Genom beslutet kan skatt påföras sökanden eller återbetalas till honom. Kan sökandens uppgifter inte läggas till grund för en tillförlitlig beräkning eller saknas uppgifter från honom, får beslut fattas efter skälig grund.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs 2 kap. 1 och 1 a §§ och 6 a kap. 2 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.2

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 07 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	5 kr 52 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	3 kr 82 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 10 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	5 kr 55 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 82 öre per liter	2 kr 45 öre per liter	6 kr 27 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller	797 kr per m ³	3 016 kr per m ³	3 813 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	ger mindre än 85 volym- procent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 525 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 541 kr per m ³
	miljöklass 2	1 788 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 804 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 926 kr per m ³	3 016 kr per m ³	4 942 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än under a	0 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg	2 221 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än under a	0 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³	1 581 kr per 1 000 m ³
		880 kr per 1 000 m ³	2 259 kr per 1 000 m ³	3 139 kr per 1 000 m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	605 kr per 1 000 kg	2 625 kr per 1 000 kg	3 230 kr per 1 000 kg

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 13 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 63 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	3 kr 90 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	5 kr 66 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 90 öre per liter	2 kr 50 öre per liter	6 kr 40 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
2710 19 61– 2710 19 69	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	813 kr per m ³	3 076 kr per m ³	3 889 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än under a	0 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för	1 045 kr per 1 000 kg	3 236 kr per 1 000 kg	4 281 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än under a	898 kr per 1 000 m ³	2 304 kr per 1 000 m ³	3 202 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	617 kr per 1 000 kg	2 678 kr per 1 000 kg	3 295 kr per 1 000 kg

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

Lydelse enligt lagförslag 1.2

Föreslagen lydelse

1 a §

För kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som efter en årlig omräkning motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2009.

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

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

6 a kap.**2 §**

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

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

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

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

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

dels att 1 kap. 8 § samt 9 kap. 9, 9 a och 9 b §§ ska upphöra att gälla,

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

Lydelse enligt lagförslag 1.3

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31,	Bensin som			
2710 11 41,	uppfyller krav			
2710 11 45	för			
eller				
2710 11 49				
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 13 öre	2 kr 50 öre	5 kr 63 öre
		per liter	per liter	per liter
	– alkylatbensin	1 kr 40 öre	2 kr 50 öre	3 kr 90 öre
		per liter	per liter	per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 16 öre	2 kr 50 öre	5 kr 66 öre
		per liter	per liter	per liter
2. 2710 11 31,	Annan bensin	3 kr 90 öre	2 kr 50 öre	6 kr 40 öre
2710 11 51	än som avses	per liter	per liter	per liter
eller	under 1			
2710 11 59				
3. 2710 19 21,	Eldningsolja,			
2710 19 25,	dieselbrännolja,			
2710 19 41–	fotogen, m.m.			
2710 19 49	som			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
eller 2710 19 61– 2710 19 69	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	813 kr per m ³	3 076 kr per m ³	3 889 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än under a	0 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg	2 589 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för	1 045 kr per 1 000 kg	3 236 kr per 1 000 kg	4 281 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³	1 853 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än under a	898 kr per 1 000 m ³	2 304 kr per 1 000 m ³	3 202 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	617 kr per 1 000 kg	2 678 kr per 1 000 kg	3 295 kr per 1 000 kg

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 25 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 85 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 45 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	4 kr 05 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 29 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	5 kr 89 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51	Annan bensin än som avses	4 kr 05 öre per liter	2 kr 60 öre per liter	6 kr 65 öre per liter

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
eller 2710 11 59	under 1			
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
eller 2710 19 61– 2710 19 69				
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volym- procent destillat vid 350°C,	846 kr per m ³	3 201 kr per m ³	4 047 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 826 kr per m ³	3 201 kr per m ³	5 027 kr per m ³
	miljöklass 2	2 105 kr per m ³	3 201 kr per m ³	5 306 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 252 kr per m ³	3 201 kr per m ³	5 452 kr per m ³
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 367 kr per 1 000 kg	3 367 kr per 1 000 kg

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) annat ändamål än under a	1 087 kr per 1 000 kg	3 367 kr per 1 000 kg	4 454 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 397 kr per 1 000 m ³	2 397 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än under a	934 kr per 1 000 m ³	2 397 kr per 1 000 m ³	3 331 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	642 kr per 1 000 kg	2 786 kr per 1 000 kg	3 428 kr per 1 000 kg

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

Lydelse enligt lagförslag 1.3

Föreslagen lydelse

1 a §

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

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

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår. Beloppen avrundas till hela kronor och ören.

Lydelse enligt lagförslag 1.2

6 a kap.

1 §

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

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning				
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31)	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
	och flygfotogen			
6. Förbrukning vid framställning av energi-produkter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse	Bensin,	70	70	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	procent	procent	
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras				
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärme-produktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värme-produktion		–	6 procent	–

*Föreslagen lydelse***6 a kap.****1 §**

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

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
eller annat spårbundet färdmedel	bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	procent	procent	procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygstillstånd enligt fiskelagen (1993:787) meddelats, när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygsmotorer i provbädd eller i liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren				
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	40 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
växthusodling				
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras				
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärme-produktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

*Lydelse enligt lagförslag 1.3**Föreslagen lydelse*

2 §

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 1.2**Föreslagen lydelse*

3 §

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

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

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

7 kap.

1 §

Den som är skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle

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

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

8 kap.**1 §**

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

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

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

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

9 kap.**2 §**

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

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

5 §

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

Återbetalning medges vid leverans för

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

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

b) bränslen med 70 procent av energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten, b) bränslen med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten,

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

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

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

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

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

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

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

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

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

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

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

A Tunga bussar

1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja samt bussar i Miljöklass Hybrid med återvinning av bromsenergi och möjlighet till drift med elektricitet för en sammanhängande vägsträcka om minst en kilometer under vilken den framförs i en hastighet av minst 50 kilometer per timme

	3 501 –	984	–
--	---------	-----	---

2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 7, 9–12 §§, rubriken närmast före 7 § samt bilaga 2 ska ha följande lydelse,

dels att bilaga 3 ska upphöra att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

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

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

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

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

2 kap.

Personbilar

Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

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

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

7 §¹

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

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

¹ Senaste lydelse 2006:473.

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

eller

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

3. *personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010*

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

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

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer ut-

9 §

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

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer ut-

över 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

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

över 120 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

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

10 §²

Bränslefaktorn är 2,55.

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

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

Miljötillägget är

a) 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och

b) 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.

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

² Senaste lydelse 2007:1391.

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

11 §³

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

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

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

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

12 §⁴

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

- | | |
|--|---|
| <p>1. tunga bussar och tunga lastbilar <i>som inte beskattas i enlighet med andra stycket,</i></p> <p>2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt</p> <p>3. släpvagnar.</p> | <p>1. tunga bussar och tunga lastbilar,</p> |
|--|---|

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

³ Senaste lydelse 2007:1391.

⁴ Senaste lydelse 2009:228.

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.5⁶

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
		grund- tilläggsbelopp belopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar		
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselloja samt bussar i Miljöklass Hybrid med återvinning av bromsenergi och möjlighet till drift med elektricitet för en sammanhängande vägsträcka om minst en kilometer under vilken den framförs i en hastighet av minst 50 kilometer per timme	3 501 –	984 –

⁶ Förslaget i avsnitt 1.5 är en transumering av bilaga 2. För fullständig lydelse med skattebelopp, se SFS 2006:227.

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

2. Tunga bussar som kan drivas med dieselloja

2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 761	–	
	4 000 – 4 999	2 877	–	
	5 000 – 5 999	3 108	–	
	6 000 – 6 999	3 398	–	
	7 000 – 7 999	3 662	–	
	8 000 – 8 999	3 926	–	
	9 000 – 9 999	4 190	–	
	10 000 – 10 999	4 441	–	
	11 000 – 11 999	5 277	–	
	12 000 – 12 999	6 113	–	
	13 000 – 13 999	6 933	–	
	14 000 – 14 999	9 193	–	
	15 000 – 15 999	13 833	–	
	16 000 – 16 999	14 893	–	
	17 000 – 17 999	19 493	–	
	18 000 – 18 999	24 093	–	
	19 000 –	28 693	–	
	2.2 med tre hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 547	–
		4 000 – 4 999	2 657	–
5 000 – 5 999		2 877	–	
6 000 – 6 999		3 101	–	
7 000 – 7 999		3 310	–	
8 000 – 8 999		3 519	–	
9 000 – 9 999		3 728	–	
10 000 – 10 999		3 937	–	
11 000 – 11 999		4 146	–	
12 000 – 12 999		4 355	–	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	4 586	–
	14 000 – 14 999	6 401	–
	15 000 – 15 999	8 216	–
	16 000 – 16 999	10 031	–
	17 000 – 17 999	10 769	–
	18 000 – 18 999	12 397	–
	19 000 – 19 999	13 492	–
	20 000 – 20 999	15 583	–
	21 000 – 21 999	18 483	–
	22 000 – 22 999	21 382	–
	23 000 – 23 999	22 675	–
	24 000 – 24 999	25 701	–
	25 000 – 25 999	28 101	–
	26 000 – 26 999	30 501	–
	27 000 – 27 999	32 901	–
	28 000 – 28 999	35 301	–
	29 000 –	37 701	–
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 547	–
	4 000 – 4 999	2 657	–
	5 000 – 5 999	2 877	–
	6 000 – 6 999	3 101	–
	7 000 – 7 999	3 310	–
	8 000 – 8 999	3 519	–
	9 000 – 9 999	3 728	–
	10 000 – 10 999	3 937	–
	11 000 – 11 999	4 146	–
	12 000 – 12 999	4 355	–
	13 000 – 13 999	4 586	–
	14 000 – 14 999	5 686	–
	15 000 – 15 999	6 786	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	16 000 – 16 999	7 886	–
	17 000 – 17 999	8 986	–
	18 000 – 18 999	10 086	–
	19 000 – 19 999	10 169	–
	20 000 – 20 999	11 169	–
	21 000 – 21 999	12 169	–
	22 000 – 22 999	13 169	–
	23 000 – 23 999	14 169	–
	24 000 – 24 999	15 185	–
	25 000 – 25 999	16 655	–
	26 000 – 26 999	18 125	–
	27 000 – 27 999	19 595	–
	28 000 – 28 999	21 065	–
	29 000 – 29 999	22 535	–
	30 000 – 30 999	24 005	–
	31 000 – 31 999	25 475	–
	32 000 –	26 945	–

B Tunga lastbilar

1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselolja

	3 501 –	984	–
--	---------	-----	---

2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja
 - 2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,
 - 2.1.1 inte vägavgifts-
pliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift

	3 501 –	5 999	3 403	–
--	---------	-------	-------	---

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
för vissa tunga fordon			
	6 000 – 6 999	3 769	–
	7 000 – 7 999	5 954	–
	8 000 – 8 999	7 073	–
	9 000 – 9 999	9 271	–
	10 000 – 10 999	9 742	–
	11 000 – 11 999	12 952	–
	12 000 – 12 999	14 701	–
	13 000 – 13 999	18 562	–
	14 000 –	19 511	–
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungas fordon			
	7 000 – 7 999	1 891	–
	8 000 – 8 999	2 283	–
	9 000 – 10 999	3 748	–
	11 000 – 12 999	5 203	–
	13 000 – 15 999	7 900	–
	16 000 – 16 999	8 278	–
	17 000 – 17 999	11 258	–
	18 000 –	14 238	–
2.2 med anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.2.1 inte vägavgifts- pliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 4 999	2 936	–
	5 000 – 5 999	3 109	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	6 000 – 6 999	3 878		–
	7 000 – 7 999	9 299		–
	8 000 – 8 999	12 123		–
	9 000 – 9 999	12 992		–
	10 000 – 10 999	17 244		–
	11 000 – 11 999	18 124		–
	12 000 – 12 999	19 235		–
	13 000 – 13 999	20 346		–
	14 000 – 14 999	21 457		–
	15 000 – 21 999	22 017		–
	22 000 – 22 999	23 777		–
	23 000 – 23 999	25 932		–
	24 000 – 24 999	27 782		–
	25 000 – 25 999	29 632		–
	26 000 – 26 999	31 482		–
	27 000 – 27 999	33 332		–
	28 000 – 28 999	35 182		–
	29 000 – 29 999	37 032		–
	30 000 – 30 999	38 882		–
	31 000 –	40 732		–

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

	7 000 – 17 999	5 080		–
	18 000 – 19 999	7 027		–
	20 000 – 20 999	10 395		–
	21 000 – 21 999	11 083		–
	22 000 – 22 999	13 253		–
	23 000 – 23 999	15 408		–
	24 000 – 24 999	17 258		–
	25 000 – 25 999	19 108		–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	26 000 – 26 999	20 958	–
	27 000 – 27 999	22 808	–
	28 000 – 28 999	24 658	–
	29 000 – 29 999	26 508	–
	30 000 – 30 999	28 358	–
	31 000 – 31 999	30 208	–
	32 000 –	32 058	–

2.3 med annan drag-
anordning än anordning
för påhängsvagn, med två
hjulaxlar,

2.3.1 inte vägavgifts-
pliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift
för vissa tunga fordon

3 501 – 8 999	2 662	–
9 000 – 9 999	2 802	–
10 000 – 10 999	3 103	–
11 000 – 11 999	4 181	–
12 000 – 12 999	5 259	–
13 000 – 13 999	5 761	–
14 000 – 14 999	6 737	–
15 000 – 15 999	8 487	–
16 000 – 16 999	10 237	–
17 000 –	11 984	–

2.3.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungt fordon

7 000 – 12 999	345	–
13 000 – 13 999	800	–

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

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

2.4.1 inte vägavgifts-
pliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift
för vissa tunga fordon

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–

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

7 000 – 16 999	575	–
17 000 – 18 999	1 000	–
19 000 – 19 999	1 212	–
20 000 – 20 999	2 359	–
21 000 – 21 999	4 079	–
22 000 – 22 999	5 799	–
23 000 – 23 999	7 519	–
24 000 – 24 999	9 239	–
25 000 – 25 999	10 959	–
26 000 – 26 999	12 679	–
27 000 – 27 999	14 399	–
28 000 – 28 999	16 119	–
29 000 – 29 999	17 839	–
30 000 – 30 999	19 559	–
31 000 – 31 999	21 279	–
32 000 –	22 999	–

2.5 utan draganordning,
med två hjulaxlar,

2.5.1 inte vägavgifts-
pliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift
för vissa tunga fordon

3 501 – 8 999	2 662	–
9 000 – 9 999	2 802	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	10 000 – 10 999	3 103	–
	11 000 – 11 999	4 181	–
	12 000 – 12 999	5 259	–
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon			
	12 000 – 12 999	347	–
	13 000 – 13 999	962	–
	14 000 – 14 999	1 480	–
	15 000 – 15 999	3 066	–
	16 000 – 16 999	3 923	–
	17 000 – 17 999	5 670	–
	18 000 –	7 960	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,			
2.6.1 inte vägavgifts- pliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungta fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–

2.6.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungt fordon

12 000 – 16 999	604	–
17 000 – 17 999	1 757	–
18 000 – 18 999	3 129	–
19 000 – 19 999	4 849	–
20 000 – 20 999	6 569	–
21 000 – 21 999	8 289	–
22 000 – 22 999	10 009	–
23 000 – 23 999	11 729	–
24 000 – 24 999	13 449	–
25 000 – 25 999	15 169	–
26 000 –	16 889	–

2.7 utan draganordning,
med fyra eller flera

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

hjulaxlar,

2.7.1 inte vägavgifts-
pliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift
för vissa tunga fordon

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

2.7.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tung fordon

12 000 – 16 999	1 229	–
-----------------	-------	---

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	17 000 – 18 999	1 242	–
	19 000 – 19 999	1 611	–
	20 000 – 20 999	2 359	–
	21 000 – 21 999	4 079	–
	22 000 – 22 999	5 799	–
	23 000 – 23 999	7 519	–
	24 000 – 24 999	9 239	–
	25 000 – 25 999	10 959	–
	26 000 – 26 999	12 679	–
	27 000 – 27 999	14 399	–
	28 000 – 28 999	16 119	–
	29 000 – 29 999	17 839	–
	30 000 – 30 999	19 559	–
	31 000 – 31 999	21 279	–
	32 000 –	22 999	–

**C EG-mobilkranar,
traktorer, motorredskap
och tunga terrängvagnar**

- Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I

0 – 1 300	370	0
1 301 – 3 000	425	55
3 001 – 7 000	1 360	95
7 001 –	5 160	168
- Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och mobilkranar

2 001 –	1 000	0
---------	-------	---
- Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3.1 med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170

D Släpvagnar

1. Släpvagnar med skatte-
vikt över 750 men högst
3 000 kilogram

751 – 2 000	360	0
2 001 – 3 000	380	21

2. Släpvagnar med skatte-
vikt över 3 000 kilogram,
som dras av en bil som
inte kan drivas med
dieselolja,

2.1 med en hjulaxel	3 001 –	580	11
2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3. Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängs- vagn,			
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
	25 001 –	7 220	65
4. Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,			
4.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

Föreslagen lydelse

Bilaga 2**Fordonsskatt**

Fordonsslagslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselloja samt bussar i Miljöklass Hybrid med återvinning av bromsenergi och möjlighet till drift med elektricitet för en sammanhängande vägsträcka om minst en kilometer under vilken den framförs i en hastighet av minst 50 kilometer per timme	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselloja			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 –	3 999	2 510
	4 000 –	4 999	2 615
	5 000 –	5 999	2 825
	6 000 –	6 999	3 089
	7 000 –	7 999	3 329
	8 000 –	8 999	3 569
	9 000 –	9 999	3 809

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	24 000 – 24 999	15 777	–
	25 000 – 25 999	16 457	–
	26 000 – 26 999	17 137	–
	27 000 – 27 999	19 537	–
	28 000 – 28 999	21 937	–
	29 000 –	24 337	–
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315	–
	4 000 – 4 999	2 415	–
	5 000 – 5 999	2 615	–
	6 000 – 6 999	2 819	–
	7 000 – 7 999	3 009	–
	8 000 – 8 999	3 199	–
	9 000 – 9 999	3 389	–
	10 000 – 10 999	3 579	–
	11 000 – 11 999	3 769	–
	12 000 – 12 999	4 010	–
	13 000 – 13 999	4 251	–
	14 000 – 14 999	4 492	–
	15 000 – 15 999	5 492	–
	16 000 – 16 999	6 492	–
	17 000 – 17 999	8 074	–
	18 000 – 18 999	9 074	–
	19 000 – 19 999	9 152	–
	20 000 – 20 999	10 052	–
	21 000 – 21 999	10 952	–
	22 000 – 22 999	11 852	–
	23 000 – 23 999	12 752	–
	24 000 – 24 999	13 667	–
	25 000 – 25 999	14 990	–
	26 000 – 26 999	16 313	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	27 000 – 27 999	17 636	–
	28 000 – 28 999	18 959	–
	29 000 – 29 999	20 282	–
	30 000 – 30 999	21 605	–
	31 000 – 31 999	22 928	–
	32 000 –	24 251	–
B Tunga lastbilar			
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3 501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.1.1 inte vägavgifts- pliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 5 999	3 094	–
	6 000 – 6 999	3 426	–
	7 000 – 7 999	5 413	–
	8 000 – 8 999	6 430	–
	9 000 – 9 999	8 429	–
	10 000 – 10 999	8 857	–
	11 000 – 11 999	11 775	–
	12 000 – 12 999	13 365	–
	13 000 – 13 999	16 875	–
	14 000 –	17 737	–

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

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

2.4 med annan drag-
anordning än anordning
för påhängsvagn, med tre

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgifts- pliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 232	–
	12 000 – 12 999	3 041	–
	13 000 – 13 999	3 811	–
	14 000 – 14 999	4 581	–
	15 000 – 15 999	5 351	–
	16 000 – 16 999	6 711	–
	17 000 – 17 999	7 571	–
	18 000 – 18 999	8 943	–
	19 000 – 19 999	10 451	–
	20 000 –	11 024	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon			
	7 000 –	500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			
2.5.1 inte vägavgifts- pliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 8 999	2 420	–
	9 000 – 9 999	2 547	–
	10 000 – 10 999	2 821	–
	11 000 – 11 999	3 801	–
	12 000 – 12 999	4 781	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	5 261	–
	14 000 – 14 999	5 937	–
	15 000 – 15 999	6 480	–
	16 000 – 16 999	8 210	–
	17 000 –	9 908	–

2.5.2 vägavgiftspliktiga
enligt lagen (1997:1137)
om vägavgift för vissa
tungta fordon

12 000 – 12 999	317	–
13 000 – 13 999	879	–
14 000 – 14 999	1 236	–
15 000 –	2 799	–
		–

2.6 utan draganordning,
med tre hjulaxlar,

2.6.1 inte vägavgifts-
pliktiga enligt lagen
(1997:1137) om vägavgift
för vissa tunga fordon

3 501 – 11 999	2 232	–
12 000 – 12 999	3 041	–
13 000 – 13 999	3 811	–
14 000 – 14 999	4 581	–
15 000 – 15 999	5 351	–
16 000 – 16 999	6 711	–
17 000 – 17 999	7 571	–
18 000 – 18 999	8 943	–
19 000 – 19 999	10 451	–
20 000 – 20 999	11 024	–

2.6.2 vägavgiftspliktiga

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon			
	12 000 – 16 999	552	–
	17 000 – 18 999	1 134	–
	19 000 – 20 999	1 471	–
	21 000 – 22 999	2 268	–
	23 000 –	3 525	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,			
2.7.1 inte vägavgifts- pliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon			
	3 501 – 11 999	2 232	–
	12 000 – 12 999	3 041	–
	13 000 – 13 999	3 811	–
	14 000 – 14 999	4 581	–
	15 000 – 15 999	5 351	–
	16 000 – 16 999	6 711	–
	17 000 – 17 999	7 571	–
	18 000 – 18 999	8 943	–
	19 000 – 19 999	10 451	–
	20 000 –	11 024	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon			
	12 000 – 16 999	552	–
	17 000 – 18 999	1 134	–
	19 000 – 22 999	1 471	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	23 000 – 24 999	1 492	–
	25 000 – 26 999	2 329	–
	27 000 – 28 999	3 698	–
	29 000 –	5 486	–

**C EG-mobilkranar,
traktorer, motorredskap
och tunga terrängvagnar**

1. Traktorer och motor- redskap som hör till skatteklass I	0 – 1 300	370	0
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och mobilkranar	2 001 –	1 000	0
3. Tungta terrängvagnar som hör till skatteklass I			
3.1 med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
D Släpvagnar			
1. Släpvagnar med skatte- vikt över 750 men högst 3 000 kilogram			
	751 – 2 000	360	0
	2 001 – 3 000	380	21
2. Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med dieselolja,			
2.1 med en hjulaxel	3 001 –	580	11
2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0
3. Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängs- vagn,			
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50
	25 001 –	7 220	65
4. Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,			

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
4.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 –	19 100	45

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.6 *Föreslagen lydelse*

2 kap.

10 §

Bränslefaktorn är 2,55.

Bränslefaktorn är 2,4.

Miljö tillägget är

a) 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och

b) 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013. Tredje och fjärde styckena i paragrafen gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

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

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

1 §

Fordonsskatt *ska* betalas till staten enligt denna lag för sådana *bilar* som avses i 3 §.

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

3 §

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

1. personbilar klass I som

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse**Bilaga***Fordonsskatt**

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med dieselolja	0 – 1 300	720	0
	1 301 – 1 600	903	164
	1 601 – 3 000	1 396	129
	3 001 –	3 197	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med dieselolja	0 – 1 300	2 187	0
	1 301 – 1 600	2 339	59
	1 601 – 3 000	2 517	178
	3 001 –	5 018	0

Föreslagen lydelse

Bilaga**Fordonsskatt**

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.8

Bilaga

Fordonsskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Personbilar klass I			
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med diesellojla	0 – 900	741	0
	901 –	930	188
2. Personbilar klass I som kan drivas med diesellojla	0 – 900	2 098	0
	901 –	2 629	531
B Lätta bussar			
1. Lätta bussar som inte kan drivas med diesellojla	0 – 1 300	720	0
	1 301 – 1 600	903	164
	1 601 – 3 000	1 396	129
	3 001 – 3 500	3 197	0
2. Lätta bussar som kan drivas med diesellojla	0 – 1 300	2 187	0
	1 301 – 1 600	2 339	59

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
	1 601 – 3 000	2 517	178
	3 001 – 3 500	5 018	0

C Lätta lastbilar och personbilar klass II

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

Föreslagen lydelse

Bilaga**Fordonsskatt**

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2013.

2 Frågor som tas upp i promemorian

Ändringar av bränsle- och fordonsbeskattningen som aviserats i 2009 års klimatpropositionen

Sverige och andra länder står inför stora utmaningar inom klimat- och energiområdet, inte minst från den globala uppvärmningen. Dessa utmaningar måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel är av central betydelse för att framtida mål på klimat- och energiområdet ska kunna nås. Styrmedel ska utformas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och med hänsyn till medborgarnas förutsättningar. Olika ekonomiska styrmedel ger olika incitament och för att de ska vara effektiva måste de samordnas. En viktig utgångspunkt för miljöpolitiska styrmedel är att de, i möjligaste mån, ska utformas så att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Regeringen bedriver därför, som aviserats i budgetpropositionerna för 2008 och 2009, ett arbete med syfte att föreslå vissa ändringar av främst miljöskatterna så att effektiviteten av den förda miljö- och energipolitiken förbättras. Detta arbete är angeläget och inriktas på att åstadkomma en förbättrad samordning mellan de olika ekonomiska styrmedlen på området.

Regeringen har i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik), mot bakgrund av det hittills genomförda analysarbetet inom Regeringskansliet, aviserat vissa strukturella förändringar av skattesystemet, i syfte att göra det enklare att genomföra träffsäkra och ändamålsenliga styrmedelsförändringar. Med utgångspunkt i den förändrade skattestrukturen har regeringen aviserat skatteförslag som bedöms minska utsläppen av växthusgaser samt bidra till att målen för andel förnybar energi och ökad energieffektivisering kan uppnås.

I denna promemoria redovisas förslag till lagstiftning i dessa frågor. Det rör sig om åtgärder som är avsedda att träda i kraft successivt vid fyra olika tidpunkter – den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 samt den 1 januari 2015. Förslag till lagstiftning om det i 2009 års klimatproposition aviserade undantaget från fordonsskatt för nya miljöbilar under de första fem åren remitteras i särskild ordning.

Övriga frågor

I promemorian utvecklas vidare de teoretiska utgångspunkter och allmänna principer som bör gälla för samordnade och effektiva ekonomiska styrmedel på klimat- och energiområdet. Utifrån dessa principer redovisas också förslag och bedömningar i vissa andra frågor inom koldioxid- och energibeskattningen än de som aviserats i 2009 års klimatproposition. Det rör sig om beskattningen av biobränslen för uppvärmning samt av naturgas och gasol som drivmedel. Vidare lämnas förslag om sänkt fordonsskatt för elhybridbussar.

Statsstödsaspekter

I promemorian behandlas ett flertal förslag som rör bestämmelser om nedsättning av skatt som utgör driftsstöd i enligt artikel 87 i EG-fördraget. Huvudregeln i sådana fall är att kommissionen, utifrån EG:s regler om statsstöd, måste pröva och godkänna åtgärdernas förenlighet med den gemensamma marknaden innan de kan träda i kraft. Kommissionen har dock på senare år sökt förenkla förfarandet kring statsstödsprövningen. Kommissionen har antagit ett antal s.k. gruppundantagsförordningar, där vissa kategorier av stöd anses förenliga med EG-fördraget under förutsättning att vissa villkor uppfylls. I dessa fall kan medlemsstaterna införa åtgärder inom ramen för förordningarna utan att behöva iakta det normala förfarandet med föransökan och kommissionens godkännande av åtgärderna.

De förslag i denna promemoria som rör åtgärder som innefattar statsstöd är de lägre generella skattenivåerna för industriföretag i förhållande till företag inom servicesektorn, den s.k. 0,8-procentsregeln samt de särskilda skattereglerna för anläggningar

inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Samtliga dessa fall täcks av kommissionens allmänna gruppundantagsförordning . De krav som ställs i artikel 25 av förordningen är uppfyllda (skattnedsättningarna har stöd i energiskattedirektivet och de berörda företagen betalar åtminstone den minimiskattenivå för gemenskapen som lagts fast i detta direktiv). Någon skyldighet att anmäla åtgärderna till kommissionen för statsstödsgranskning finns således inte. Vissa regler om informationsskyldighet och årlig rapportering av stödordningarna finns i artiklarna 9–11 av förordningen.

Övriga frågor som behandlas i promemorian medför inte sådana ändringar att gemenskapsrättens regler om statsstöd aktualiseras. Någon anmälan till kommissionen för statsstödsgranskning behövs alltså inte heller i dessa delar.

3 Grundläggande förutsättningar – mål och utgångsläge

3.1 Mål på klimat- och energiområdet

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

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

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

Inom EU slöts i december 2008 en överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet om ett klimat- och energipaket. I och med denna överenskommelse har bindande mål för minskade utsläpp av växthusgaser och för andel förnybar energi lagts fast för alla medlemsstater. Dessa mål ska uppnås till 2020. Det överenskomna målet för 20 procent effektivare energianvändning 2020 är dock inte bindande.

Med utgångspunkt från de inom EU fastlagda klimat- och energipolitiska målen har regeringen i de nyligen lagda klimat- och energipropositionerna (prop. 2008/09:162 och prop. 2008/09:163) föreslagit följande nationella mål till 2020:

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

3.1.1 Mål för minskade utsläpp av växthusgaser

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

I prop. 2008/09:162 anger regeringen även en vision till 2050 om att Sverige då inte har några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

3.1.1.1 Kyotoprotokollet och flexibla mekanismer

Den internationella processen för att minska utsläppen av växthusgaser sker inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (klimatkonventionen) och tillhörande juridiskt bindande protokoll, Kyotoprotokollet. Klimatkonventionen trädde i kraft 1994 och Kyotoprotokollet 2005. I dag är 192 länder parter till konventionen medan protokollet hittills har ratificerats av 184 länder.

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

saknar bindande utsläppsåtaganden under den första åtagandeperioden.

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

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

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

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

3.1.1.2 EU:s system för handel med utsläppsrätter

Den 1 januari 2005 inleddes den första perioden av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Handelssystemet är en del i de internationella ansträngningarna att minska och begränsa utsläppen av växthusgaserna i enlighet med åtagandena i Kyotoprotokollet. De grundläggande reglerna om handelssystemet finns i handelsdirektivet¹. I länkdirektivet² knyter EU handelssystemet till

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaserna inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, EUT L 275, 25.10.2003 s. 32, Celex 32003L087.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/101/EG av den 27 oktober 2004 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaserna inom gemenskapen, i överensstämmelse med Kyotoprotokollets projektbaserade mekanismer, EUT L 338, 13.11.2004, s. 18, Celex 32004L0101.

Kyotoprotokollets regelverk och mekanismer. Handelssystemet är genom de projektbaserade mekanismerna CDM och JI länkat till omkring 150 länder. Kvotenheter från dessa länder kan i viss omfattning tillföras handelssystemet genom att företagen inom detta system kan tillgodogöra sig utsläppsminskningar för JI och CDM. Handelsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter (jfr prop. 2004/05:18).

Handelssystemet inleddes med en försöksperiod under åren 2005–2007 och den första åtagandeperioden omfattar åren 2008–2012. Utsläppsrätter till svenska anläggningar har hittills tilldelats gratis. Handelsdirektivet ger möjlighet till auktionering av 5 procent av utsläppsrätterna, 10 procent fr.o.m. 2008. Handelssystemet omfattar utsläpp av koldioxid från större förbränningsanläggningar (över 20 MW) inom tillverkningsindustrin, kraft- och värmeverk samt oljeraffinaderier och anläggningar där produktion och bearbetning sker av järn, stål, glas, glasfiber, cement, keramik, papper och pappersmassa.

En del i klimat- och energipaketet från december 2008 är ändringar av handelsdirektivet³ Dessa innebär en ytterligare harmonisering på EU-nivå och utvidgning av handelssystemet inför nästa handelsperiod 2013–2020. Ett tak för och fördelning av utsläppsrätter ska bestämmas på EU-nivå. Detta skiljer sig från nuvarande fördelningsprocess, där medlemsstaterna lämnar nationella fördelningsplaner som slutligen godtas av kommissionen. Auktionering ska vara huvudregeln, men gratis tilldelning kan fortsätta för vissa anläggningar framför allt för att motverka risken för s.k. koldioxidläckage. Handelssystemet utvidgas med några fler sektorer, bl.a. aluminiumindustrin och delar av kemiindustrin samt några flera växthusgaser (perfluorkolväten och dikväveoxid). Att luftfarten inkluderas i handelssystemet redan 2012 har beslutats i ett separat direktiv. Enskilda medlemsstater kan efter godkännande från kommissionen inkludera ytterligare sektorer och anläggningar. Medlemsstaterna har också möjlighet att undanta mindre anläggningar med utsläpp under 25 000 ton per år och termisk effekt under 35 MW, men ett villkor är då att motsvarande utsläppsminskningar uppnås för dessa anläggningar med andra styrmedel eller åtgärder.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/29/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser, EUT L 140, 5.6.2009, s. 63, Celex 32009L0029.

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

3.1.1.3 EU:s mål för minskade utsläpp av växthusgaser 2020

EU:s utsläpp av växthusgaser ska minska med 20 procent 2020 jämfört med 1990. Vid ett internationellt avtal där andra industrialiserade länder gör liknande åtaganden skärps målet till 30 procent. Utgångspunkten för de åtgärder som behöver vidtas, både på EU-nivå och i Sverige, är det s.k. tvågradsmålet. Detta mål innebär att de globala utsläppen av växthusgaser måste minska till den nivå som krävs för att begränsa temperaturökningen till två grader jämfört med förindustriell nivå. Regeringen gör i klimatpropositionen bedömningen att Sveriges åtagande och vision på längre sikt bör utgå från en ambition att stabilisera koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på 400 ppmv⁴ koldioxidekvivalenter (se prop. 2008/09:162, s. 35).

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

Utanför handelssystemet ska utsläppsminskningarna motsvara 10 procent fram till 2020 jämfört med 2005. Utsläppsminskningar som ska åstadkommas utanför handelssystemet fördelas med utgångspunkt i respektive medlemsstats BNP per capita. Ansvarsfördelningen innebär att Sverige ska minska utsläppen från verksamheter utanför handelssystemet med 17 procent fram till 2020 jämfört med 2005, vilket motsvarar en *minskning med cirka 25 procent jämfört med 1990*. Denna fördelning gäller inte om ett internationellt ambitiöst klimatavtal kan nås. Om ett sådant avtal godkänns ska EU minska utsläppen ytterligare och fördela sitt nya

⁴ ppmv = miljondelar

åtagande mellan medlemsstaterna. Det av regeringen föreslagna svenska målet om att utsläppen från verksamheter utanför handels-systemet bör minska med 40 procent 2020 jämfört med 1990 är alltså betydligt mer ambitiöst än det som följer av EU:s ansvarsfördelning.

3.1.2 Mål för andel förnybar energi

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

Bakgrunden till målet är det bindande mål om 49 procent förnybar energi av totala energianvändningen i Sverige som slagits fast i direktivet om förnybar energi⁵. Direktivet syftar till att öka EU:s andel av förnybar energi från 8,5 till 20 procent från 2005 till 2020. Varje medlemsstat del i ansvaret att nå detta gemenskapsövergripande mål har slagits fast i den s.k. bördefördelningen. Fördelningen beaktar bl.a. BNP per capita i de olika medlemsstaterna. För Sverige innebär denna fördelning ett bindande mål om 49 procent förnybar energi av totala energianvändningen i Sverige vilket ska jämföras med en faktiskt andel om 39,8 procent 2005. Det av regeringen föreslagna svenska målet om 50 procent förnybar energi till 2020 är alltså mer ambitiöst än det mål som följer av EU:s bördefördelning. Därtill kommer ett EU-gemensamt bindande mål om 10 procent förnybar energi i transporter till 2020. Detta mål för transporter har inte fördelats mellan medlemsstaterna utan är en miniminivå för respektive medlemsstat.

Direktiv om förnybar energi innehåller även hållbarhetskriterier för biodrivmedel och andra flytande biobränslen (artikel 17-19)⁶. Initialt föreslås kriterierna enbart gälla biodrivmedel samt flytande biobränslen när de används för el- och värmeproduktion. Sådana biobränslen som inte uppfyller hållbarhetskriterierna får inte räknas in i uppfyllande av målet. De är dessutom inte berättigade till någon form av finansiellt stöd. Syftet är att säkerställa att de biodrivmedel och flytande biobränslen som uppfyller kriterierna ger betydande minskning av växthusgasutsläpp samt att produktionen

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, Celex 32009L0028.

⁶ Jfr vidare om hållbarhetskriterierna under avsnitt 6.3.

inte föröder värdefull biodiversitet. Exempelvis föreslås att enbart biodrivmedel som genererar minst 35 procent mindre växthusgaser i hela livscykelkedjan (jämfört med bensin och dieselolja) ska accepteras.

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

Användning av förnybar energi i Sverige
Användning av energi i Sverige

I täljaren i kvoten ingår förnybar elproduktion, förnybar fjärrvärme- och fjärrkylproduktion samt övrig slutlig användning av förnybar energi. Biodrivmedel eller andra flytande biobränslen som inte uppfyller fastlagda hållbarhetskriterier ingår inte i täljaren.

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

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

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

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

3.1.3 Mål för effektivare energianvändning

Ett mål om 20 procent effektivare energianvändning bör sättas upp till år 2020 enligt regeringens energiproposition (se prop. 2008/09:163, s. 39). Målet uttrycks som ett sektorsövergripande mål om minskad energiintensitet om 20 procent mellan år 2008 och 2020, d.v.s. den tillförda energin per BNP-enhet i fasta priser bör minska med 20 procent.

Regeringen gör bedömningen i prop. 2008/09:163 att energieffektivisering bör bedömas utifrån ett systemperspektiv, vilket innebär att effektiviseringen i sig inte uppfattas som det egentliga målet. I stället är det den nytta som uppnås i form av mindre resursförbrukning, mindre miljöpåverkande utsläpp och på sikt lägre kostnader som ska ses som det egentliga syftet med energieffektiviseringen. Målet om 20 procent effektivare användning av energi är ett icke-bindande mål på EU-nivå.

3.2 Bestämmelser om koldioxidskatt och energiskatt på bränslen

3.2.1 Gemenskapsrättsliga regler

3.2.1.1 Energiskattedirektivet

Energiskattedirektivet⁷ lägger fast ramen för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. I denna promemoria behandlas endast bränslebeskattningen, varför reglerna för skatt på el inte tas upp närmare.

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

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

⁷ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, Celex 32003L0096.

Tabell 3.1 Bränslen som omfattas av energiskattedirektivet

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

Medlemsstaterna får även beskatta bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet. Beskattningen av sådana bränslen har således inga gemenskrätsliga skatteregler som lägger ramen för beskattningen. Däremot bör noteras att all nationell beskattning, oavsett om det finns bestämmelser om skatterna i ett EU-direktiv eller inte, måste vara utformad så att den inte kommer i konflikt med EU:s statsstödsregler (se vidare avsnitt 3.2.1.2 samt, i fråga om bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet, även avsnitt 6.1.3).

De bränslen som är aktuella är främst fasta biobränslen, som ved, flis och pelletter samt hushållsavfall och olika restprodukter från industriproduktion. I Sverige och ett fåtal andra medlemsstater i norra Europa svarar dessa bränslen för en betydande och ökande

andel av bränsleförbrukningen, medan de i stora delar av övriga EU ännu endast står för en mycket liten andel.

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

Minimiskattenivåer finns för de fossila drivmedlen bensin, dieselolja, gasol och naturgas samt för de fossila uppvärmningsbränslena eldningsolja, gasol, naturgas och kol. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattenivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle. Medlemsstaten ska beskatta dessa övriga bränslen i nivå med den nationella skatt som gäller för det likvärdiga bränsle, som har en minimiskattenivå i direktivet. Detta innebär beskattning med samma belopp, uttryckt i den enhet för vilken minimiskattesatsen är angiven. Det betyder att t.ex. FAME som används som drivmedel ska beskattas på samma skatt per liter som det fossila bränsle som bedöms vara likvärdigt, i detta fall dieselolja.

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

Gemenskapsrätten innehåller också bestämmelser om förfarandet vid själva skattläggningen av de bränslen som omfattas av energiskattedirektivet. Vissa av dessa bestämmelser finns i energiskattedirektivet, men huvuddelen av förfarandereglererna följer av det s.k. cirkulationsdirektivet⁸.

⁸ Rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (EGT L 76, 23.3.1992, s. 1, Celex 31992L0012).

3.2.1.2 EU:s statsstödsregler

EG-fördraget innehåller vissa gemensamma konkurrensregler som är tillämpliga på företag och som syftar till att skydda den gemensamma marknaden, så att konkurrensen på den inte snedvrids. En viktig del av dessa konkurrensregler är bestämmelserna om statsstöd, som finns i artiklarna 87-90 i EG-fördraget. Utgångspunkten för dessa regler är ett generellt förbud mot statsstöd, av vilket slag det än är, som påverkar handeln mellan medlemsstaterna och som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion.

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

Ett av EU:s mål är att stärka skyddet för miljön, vilket bl.a. ska ske genom att företagen inom EU ska stå för de kostnader som olika föreningar ger upphov till. Detta kan ske genom att medlemsstaterna inför olika marknadsbaserade styrmedel som t.ex. miljörelaterade skatter eller system för handel med utsläppsrätter. Som en del i att uppnå miljömålen presenterade kommissionen under 2008 riktlinjer för statsstöd på detta område, de s.k. miljöskyddsriktlinjerna⁹. Riktlinjerna utgjorde en del av det klimatpaket som Europeiska rådet beslutade om i mars 2007 och ersatte äldre riktlinjer på området. Grundförutsättningen för att statsstöd till skydd för miljön ska kunna ges, är att stödet har en stimulans-effekt, är nödvändigt för att åtgärden ska komma till stånd och är proportionellt. Dessutom måste de positiva effekterna av stödet vara större än dess negativa påverkan på konkurrensen. Undantag och nedsättningar från miljörelaterade skatter behandlas i en särskild avdelning av riktlinjerna.

Både koldioxidskatten och energiskatten är att anse som miljörelaterade skatter. Nedsättning av eller befrielse från skatterna är i flertalet fall utformade så att vissa företag gynnas och konkurrensen på den gemensamma marknaden riskerar att

⁹ Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd, EUT C 82, 1.4.2008, s. 1, Celex 52008XC0401(03).

snedvridas. Åtgärderna utgör därför definitionsmässigt statsstöd. Mer undantagsvis kan dock skattereglerna utformas på ett sådant sätt att de anses följa skattesystemets art och funktion. I dessa fall innebär åtgärderna inte statsstöd och är förenliga med EG-fördraget.

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

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

3.2.2 Dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige

I figur 3.1 nedan presenteras en översiktlig beskrivning av hur dagens koldioxid- och energiskatter är utformade i Sverige. Reglerna för beskattningen finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Figuren visar de centrala principerna för uttag av dessa skatter och fångar merparten av energianvändning och koldioxidutsläpp i Sverige. Det bör dock betonas att det finns en rad undantag och specialfall som saknas i figuren. Som exempel kan nämnas att bränslen som används inom sjöfart och luftfart i allt väsentligt inte beskattas. Vidare beskattas bränslen när de används som drivmedel eller som uppvärmningsbränsle. Skatt tas däremot inte ut vid användning av t.ex. kol i masugnar och andra

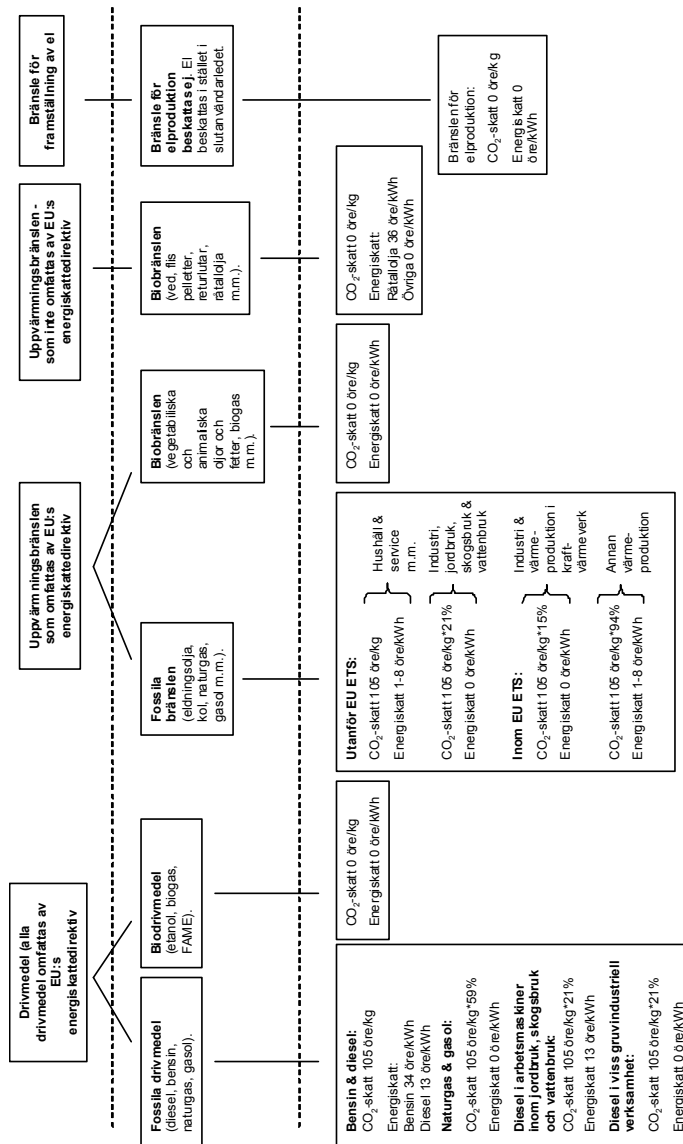
metallurgiska processer inom järn- och stålindustrin för att åstadkomma kemiska eller fysikaliska förändringar.

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

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

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

Figur 3.1 Översiktlig beskrivning av dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige



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

4.1 Allmänna principer för utformningen av effektiva skatter på klimat- och energiområdet

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

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

För att uppnå mål inom klimat- och energipolitiken har överlåtelsebara utsläppsrätter samt koldioxidskatt och energiskatt en framträdande roll, eftersom de har goda förutsättningar att vara verkningsfulla och kostnadseffektiva. Under förutsättning att

utsläppsrätterna auktioneras ut i stället för att tilldelas gratis bidrar ett system med utsläppsrätter till att uppfylla principen om att förorenaren betalar. Motsvarande gäller för koldioxidskatten.

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

Det är angeläget att förändringar av beskattningen sker varsamt och stegvis. Härigenom säkerställs att övergångseffekterna blir rimliga för berörda hushåll och företag.

Klimatfrågan är global och behovet av internationell samordning inom klimatområdet är mycket stort. Det finns annars risk för att de åtgärder som enskilda länder eller grupper av länder vidtar får begränsad effekt genom så kallat koldioxidläckage. Koldioxidläckage uppstår när utsläppen flyttar till länder som inte är bundna av utsläppsreduktioner genom internationella åtaganden. Om exempelvis endast vissa länder vidtar åtgärder för att minska användningen av fossila bränslen kan världsmarknadspriset på bensin, olja m.m. sjunka. De lägre priserna stimulerar användningen i andra länder. Ett annat exempel är att produktionen i länder med utsläpps begränsningar kan flytta till länder utan begränsningar. Utsläppen reducerar i sådana fall inte på global nivå. Risken för koldioxidläckage är avhängig hur ett framtida globalt klimatavtal efter 2012 ser ut.

4.1.1 Skatt jämfört med subvention

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

på marginalen. I hela ekonomin genomförs därmed åtgärder till lägsta möjliga kostnad.

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

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

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

4.1.2 Teknikutveckling för att minska utsläppen av växthusgaser

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

Koldioxidskatt och utsläppshandelssystem stimulerar till teknikutveckling för reduktion av utsläpp av växthusgaser,

eftersom utsläppen blir prissatta och leder till högre privatekonomiska kostnader. Ju högre dessa kostnader är desto större blir drivkrafterna till teknikutveckling.

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

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

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

4.1.3 Kostnadseffektivitet i miljöpolitiken

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

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

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

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

Olika åtgärder eller styrmedelsförslag kan – om information finns – rangordnas efter tilltagande samhälleliga kostnad. Vid exempelvis införande eller förändring av styrmedel ska kostnader för administration, kontroll och uppföljning beaktas. Däremot utgör inbetalda skattebelopp i sig ingen reell kostnad på samhällsnivå. Inbetalda pengar byter endast ägare och utgör, utöver eventuella administrativa kostnader, därmed inte en real resursförbrukning. Skatteuttaget får dock fördelningspolitiska och offentligfinansiella effekter som, utöver kravet på kostnads-effektivitet, bör beaktas.

4.2 Principer för uttag av koldioxidskatt

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

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

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

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

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

Olika former av marknadsmisslyckanden (t.ex. informationsbrist) kan dock motivera kompletterande styrmedel utöver koldioxidskatt. De kompletterande styrmedel som bäst hanterar det identifierade marknadsmisslyckandet bör i så fall användas.

Som framgått av figur 3.1 finns det i dag olika nedsättningar från den generella koldioxidskattenivån. För att utsläppsminskningar ska kunna nås på ett kostnadseffektivt sätt, är i ett första skede angeläget att begränsa dessa nedsättningar. Sådana åtgärder medför ytterligare reduktion av koldioxidutsläpp inom sektorer eller områden med låga marginalkostnader. Därmed genomförs de billigaste åtgärderna först. Inriktningen bör således vara att nedsättningar slopas på lång sikt, dock med beaktande av koldioxidläckage som kan motivera avsteg från en enhetlig koldioxidskatt.

4.3 Fordonsskatt

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

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

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

4.4 Principer för samordning av koldioxidskatt och utsläppshandelssystem

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

Koldioxidskatten är det styrmedel som har störst potential att träffsäkert och kostnadseffektivt begränsa koldioxidutsläppen utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utsläpp av koldioxid från svenska anläggningar som ingår i handelssystemet regleras på EU-nivå och bör därför i princip inte bli föremål för tillkommande nationella ekonomiska styrmedel avseende koldioxidutsläpp. Om ett slopande av koldioxidskatten för anläggningar inom handelssystemet medför konflikt med andra mål kan det finnas vissa skäl att behålla koldioxidskatten för sådana

anläggningar. Det finns två mål som kan komma i konflikt med slopandet av koldioxidskatt, dels det nationella målet för 50 procent förnybar energi, dels regeringens prioritering att användningen av fossila bränslen för uppvärmning ska avvecklas till 2020 (se vidare prop. 2008/09:162, s 12). Emellertid bör det styrmedel som träffsäkert och kostnadseffektivt når andra mål användas.

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

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

Ett sätt att se till att företagen möter samma koldioxidpris inom och utanför handelssystemet kan vara att ta ut koldioxidskatt för bränsleförbrukning i de mindre anläggningar som inte omfattas av handelssystemet. Om företagen möter samma koldioxidpris kan det leda till kostnadseffektivitet. Det kan dock vara svårt att sätta koldioxidskatten till en nivå som exakt motsvarar koldioxidpriset inom handelssystemet. En möjlighet för att uppnå samma pris kunde därför vara att företagen ges möjlighet att få befrielse från koldioxidskatten om de köper en utsläppsrätt motsvarande samma mängd utsläpp som omfattas av skatten. Motsvarande möjlighet till skattebefrielse borde då ges till inköp av kvotenheter under Kyotoprotokollet. I sådana fall kopplas det nationella koldioxidskattesystemet till det internationella systemet för flexibla mekanismer under Kyotoprotokollet, se avsnitt 3.1.1. Så länge koldioxidskatten är högre eller lika med priset på utsläppsrätten eller kvotenheten har företagen incitament att nyttja en sådan möjlighet, vilket alltså kan leda till kostnadseffektivitet.

4.5 Principer för uttag av energiskatt

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

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

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

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

4.6 Schematisk beskrivning av principer för koldioxidskatt och energiskatt

Syftet med de förändringar i koldioxidskatten och energiskatten som närmare presenteras i kapitel 5 och 6 är att främja att målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning nås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Genom att de olika skatternas roller

tydliggörs skapas ett överskådligt och begripligt skattesystem. Detta kan utgöra en stabil grund för regeringen att arbeta vidare utifrån vid utformningen av de åtgärder som krävs för att Sverige ska uppfylla såväl sin del av EU:s klimat- och energipolitiska mål som nationella mål på detta område.

I tabell 4.1 nedan beskrivs schematiskt hur olika typer av förbrukning principiellt bör beskattas med koldioxidskatt respektive energiskatt med utgångspunkt från målen om minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning.

Tabell 4.1 Principer för beskattning av bränslen

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

Det ska dock betonas att detta är principer som av olika skäl, vilka närmare beskrivs i kapitlen 5 och 6, inte alltid har resulterat i förslag i denna promemoria.

5 Koldioxidskatt

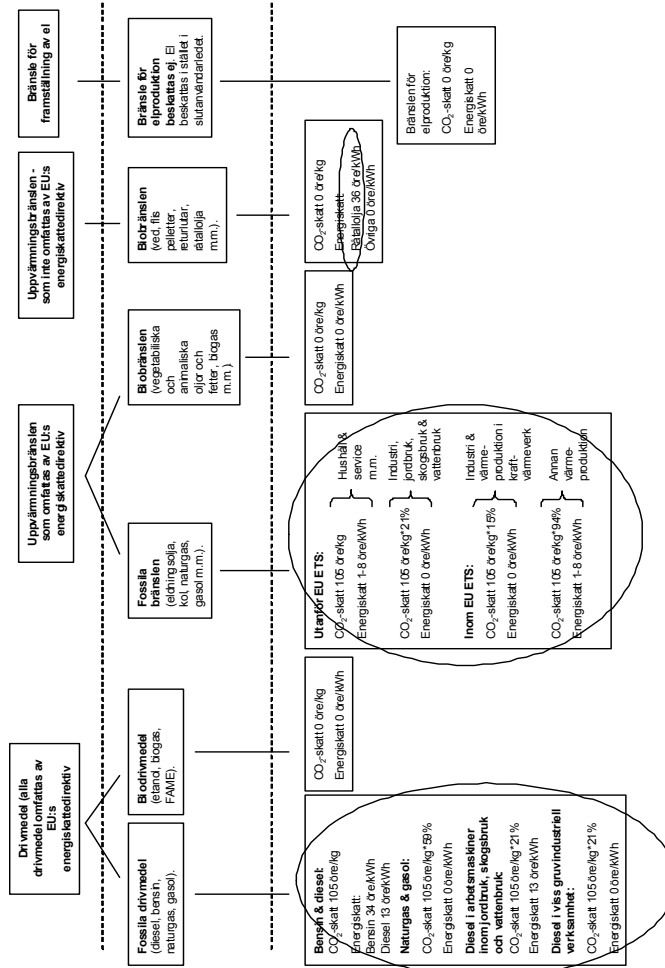
5.1 Inledning

I kapitel 4 har vissa allmänna principer lagts fast för hur koldioxid- och energibesattningen bör utformas för att främja målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning. Utifrån dessa principer behandlas i detta kapitel närmare koldioxidskattens roll i detta arbete. De förslag som lämnas i detta kapitel redovisas i figur 5.2 nedan. I figuren finns en översikt över ändringar av koldioxidskatten och energiskatten i förhållande till hur dagens regler ser ut. Figur 5.1 redovisar dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige och är i princip densamma som figur 3.1, med skillnaden att det i figur 5.1 markeras var i skattesystemet som ändringar görs.

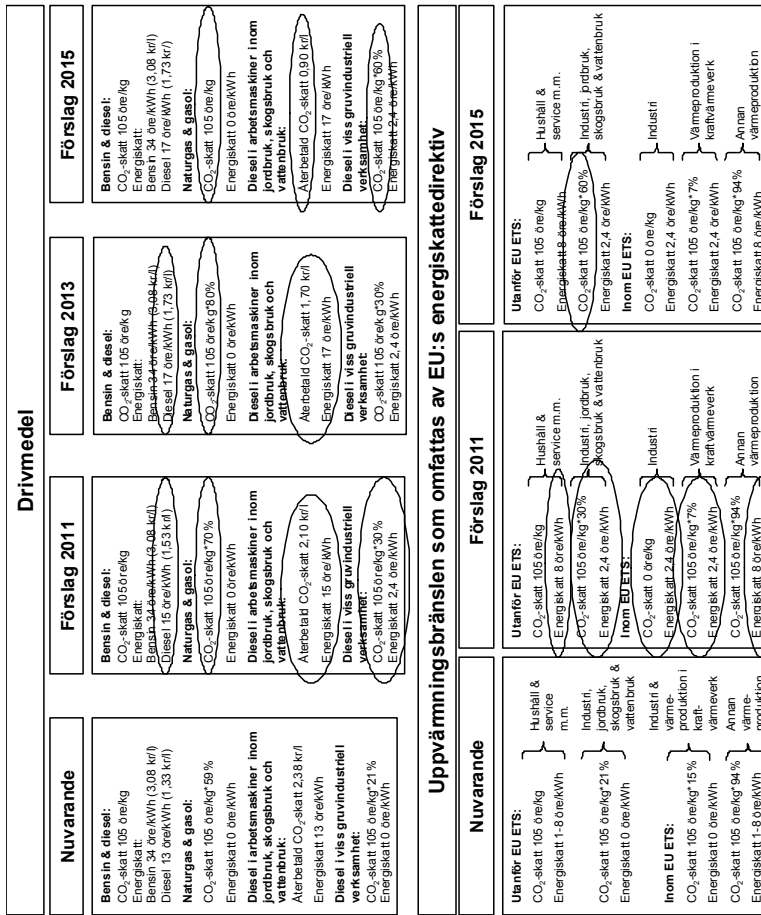
I figur 5.2 visas de föreslagna skattenivåerna och tidpunkterna för ikraftträdande. I denna figur framgår dock inte de ändringar som sker av samtliga skattesatser utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen, eller förslagen om att:

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

Figur 5.1 Översiktlig beskrivning av dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige



Figur 5.2 Beskrivning av förslag om koldioxidskatt och energiskatt samt tidpunkter för ikraftträdande



5.2 Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten

Bedömning: Nivån på koldioxidskatten bör, utöver den årliga justeringen enligt konsumentprisindex, framöver anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter med 2 miljoner ton till 2020.

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

Koldioxid- och energiskatterna justeras i dag årligen med konsumentprisindex. Denna justering bör behållas. Utöver indexeringen bör dock även höjningar ske av koldioxidskattenivån i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen, ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför den handlande sektorn med 2 miljoner ton till 2020 på ett verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt. Den närmare utformningen av koldioxidskattens nivå bör dock övervägas efter hand. Viktiga aspekter att ta hänsyn till vid dessa överväganden är det rådande konjunkturläget, hur klimatarbetet fortskrider nationellt och internationellt och hur världsmarknadspriset på olja utvecklas.

5.3 Höjning av koldioxidskatten för 2010

Förslag: Den generella koldioxidskatten höjs med 1 öre per kg koldioxid för att finansiera sloandet av den s.k. avfallsförbränningskatten. Efter höjningen med 1 öre per kg koldioxid och den årliga justeringen enligt prognostiserat konsumentprisindex blir den generella koldioxidskatten 105 öre per kg koldioxid 2010.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2010.

Skälen för förslaget: Regeringen har i 2009 års klimatproposition aviserat att den s.k. avfallsförbränningskatten (energiskatt och koldioxidskatt på fossilt kol i visst hushållsavfall) ska slopas den 1 september 2010 (se prop. 2008/09:162 s. 75 f.). Det skattebortfall som sloandet innebär bör finansieras genom en höjning av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kg koldioxid. I och med höjningen säkerställs även mer än väl att ambitionen i den svenska klimatpolitiken inte sänks som en följd av att avfallsförbränningskatten slopas.

Höjningen av koldioxidskatten ingår som en del i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen har redogjort för i den energipolitiska propositionen (se prop. 2008/09:162 s. 80 f.). Höjningen bör därför träda i kraft den 1 januari 2010, även om avfallsförbränningskatten avses slopas först den 1 september samma år.

För 2010 väntas dock den årliga justeringen av skattesatserna enligt prognostiserat konsumentprisindex medföra att koldioxid- och energiskattesatserna sänks, i förhållande till de skattenivåer som gäller för 2009. Indexomräkningen bör beaktas vid beräkningen av de skattesatser som för 2010 föreslås i denna promemoria. De omräknade skattesatserna baseras på den prognostiserade förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2008 och juni 2009. Enligt regeringens prognos i prop. 2008/09:100 förväntas konsumentprisindex under denna period sjunka med 0,8 procent. Enligt omräkningen sänks koldioxidskatten från 105 till 104 öre per kg koldioxid. I och med höjningen av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kg koldioxid balanseras koldioxidskatten upp till 105 öre per kg koldioxid 2010. Uttryckt i volymrespektive viktenhet kommer således de nya koldioxid-

skattesatserna för de olika bränslena 2010, efter justering för prognostiserad förändring av konsumentprisindex, vara i paritet med 2009 års nivåer. Angående indexomräkningen, jfr vidare under avsnitt 6.4.

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

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

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

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

Skälen för förslaget: Nästan all energintensiv industri omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Energikostnadernas andel av de totala kostnaderna för företag utanför handelssystemet är generellt låga, med undantag för framför allt växthusnäringen. Det innebär att en högre koldioxidskatt än i dag kan tas ut utanför handelssystemet, utan att det i någon större utsträckning medför att utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser flyttar på ett sådant sätt att de globala utsläppen inte minskar.

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

Detta innebär en koldioxidbelastning om 22 öre per kg koldioxid för bränsleförbrukning i de aktuella sektorerna. Samma skatt, dvs. noll energiskatt och 21 procent koldioxidskatt, tas ut för dieselolja som förbrukas vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar. I den mån värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar förekommer utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, beskattas bränsle som används för detta ändamål på samma sätt (dvs. noll energiskatt och en 21-procentig koldioxidskatt).

I syfte att skapa ett ökat incitament för företag inom dessa sektorer att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen, bör den nuvarande koldioxidskattenivån höjas. Som ett första steg bör en höjning från 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån genomföras den 1 januari 2011. Därefter bör en höjning ske till 60 procent den 1 januari 2015. Koldioxidskatten kommer efter dessa båda höjningar att för de aktuella förbrukarkategorierna motsvara drygt 60 öre per kg koldioxid i 2009 års skattesatser (60 procent av skattenivån på 105 öre per kg koldioxid). Vid en generell koldioxidskattehöjning blir skattekostnaden i stället 60 procent av den högre generella koldioxidskattenivån. Även i fortsättningen bör beskattningen av dieselolja som används i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet följa den som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin utanför handelssystemet.

Genom åtgärderna bedöms användningen av fossila bränslen och därigenom utsläppen av koldioxid från de berörda verksamheterna minska, samtidigt som principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls.

Enligt Konjunkturinstitutet¹ leder en höjning till 60 procent av den generella nivån enbart till försumbara effekter på BNP. Industrin utanför handelssystemet omfattar främst livsmedel-, kemi- och verkstadsindustri. Det är ofta många små företag (t.ex. 23 000 verkstadsföretag och 3 000 livsmedelsföretag). Endast cirka 4 500 av landets totala 55 000 industriföretag använder dock i dag fossila bränslen för uppvärmning (övriga använder el, fjärrvärme och biobränslen). Av landets totalt 70 000 jordbruksföretag använder mindre än 5 000 fossila bränslen för uppvärmning. Cirka

¹ En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik. Konjunkturinstitutet Specialstudie nr 18 juni 2008.

350 företag använder dieselolja för drift av speciella fordon som används för att utvinna mineral i gruvindustriell verksamhet. Fler och fler sådana fordon drivs av el i stället för med dieselolja. Även om det inte är möjligt för alla fordonen att använda el, kan dock förslagen om ändrad beskattning påskynda övergången till eldrift.

Nedan ges ett exempel på ett verkstadsföretag som tillverkar maskiner. Med i tabellen finns även införande av energiskatt på fossila bränslen, se vidare avsnitt 6.1.4.2 om detta förslag.

Tabell 5.1 Typföretag => Verkstad (maskintillverkning, 26 anställda)

Skattenivå	Skattekostnad	Procent av förädlingsvärde
21 % av generell CO2-skatt (nuvarande nivå)	19 200 kr	0,15 %
30 % av generell CO2-skatt samt energiskatt, 2,4 öre/kWh	35 100 kr	0,27 %
60 % av generell CO2-skatt samt energiskatt, 2,4 öre/kWh	62 700 kr	0,48 %

Källa: Förädlingsvärde FRIDA-databasen för 2006, Skattekostnad i 2009 års skattebelopp

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

5.5 Ändrad definition av begreppet kraftvärmeproduktion

Förslag: För att medge koldioxid- och energiskattelättnader för bränslen som förbrukas för framställning av värme i kraftvärmeproduktion krävs en elverkningsgrad vid denna produktion om minst 15 procent. Den i dag successivt ökande koldioxidskattelättnaden, för kraftvärmeproduktion med en elverkningsgrad om minst 5 procent och mindre än 15 procent, slopas.

Ändringen träder i kraft den 1 januari 2011.

Skälen för förslaget: I samband med att koldioxidskatt och energiskatt infördes på fossilt kol i visst hushållsavfall (den s.k. avfallsförbränningskatten) genomfördes vissa förändringar av

förutsättningarna för skattelättnader för bränslen som förbrukats för framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än sådan som sker i anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (se prop. 2005/06:125 s. 53 ff.). I allt väsentligt är tillämpningsområdet för dessa regler avfallsförbränningsanläggningar, vars bränsleinsats är mer heterogen än andra bränslen. Reglerna innebär en successivt mindre koldioxidskatt för bränslen som förbrukas för framställning av värme genom kraftvärmeproduktion med en elverkningsgrad mellan 5 och 15 procent. Regeringen har i 2009 års klimatproposition aviserat att avfallsförbränningskatten ska slopas den 1 september 2010. Det finns mot den bakgrunden inte längre anledning att ha kvar reglerna om en successivt minskad koldioxidskatt, utan dessa kan slopas.

Följden av ändringen blir således att samma beskattning gäller för all värme som framställs vid kraftvärmeproduktion, i den mån sådan förekommer utanför handelssystemet. Genom förslag i denna promemoria utgör dessa skattelättnader från och med den 1 januari 2011 en energiskatt om 30 procent av den generella energiskattenivån och en koldioxidskatt om 30 procent av den generella koldioxidskattenivån, se avsnitt 5.4. I syfte att åstadkomma en önskvärd styrning mot högeffektiv kraftvärme bör gränsen för när dessa skattelättnader ges sättas vid en elverkningsgrad vid kraftvärmeproduktion om minst 15 procent. Denna elverkningsgrad är också avgörande för om skattelättnader ges för bränslen som förbrukas i en kraftvärmeanläggning som omfattas av handelssystemet.

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

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

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

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

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

Före 2007 gavs ett 50-tal industriföretag en total nedsättning om cirka 180 miljoner kronor per år, vilket alltså kan jämföras med en nuvarande nedsättning om högst 10 miljoner kronor per år. Huvudförklaringen till denna minskning är att från den 1 januari 2007 utvidgades det skattefria området för fossila bränsle som används till andra ändamål än som motorbränsle eller för uppvärmning, bl.a. i masugnar och andra metallurgiska processer för att åstadkomma kemiska eller fysikaliska förändringar. Den 1

juli 2008 sänktes vidare koldioxidskatten för bränsle som förbrukas i industrianläggningar inom handelssystemet från 21 procent till 15 procent av den generella koldioxidskattenivån. Även denna förändring har bidragit till att vissa ytterligare industriföretag inte längre omfattas av 0,8-procentsregeln.

Skälen för förslaget: Det är angeläget att även företag som omfattas av 0,8-procentsregeln ges ett ekonomiskt incitament att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen. Exempelvis består växthusnäringens energianvändning alltjämt i hög grad av fossila bränslen, även om fler och fler företag ställer om till bibränslebaserad uppvärmning. Denna omställning bör påskyndas, men på ett varsamt sätt. Ett slopande av 0,8-procentsregeln bör därför ske stegvis. I ett första steg bör begränsningsnivån höjas från 0,8 till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde från och med den 1 januari 2011. Regeln bör därefter slopas den 1 januari 2015.

Växthusnäringen består av cirka 900 små företag. Cirka 70 procent av deras totala energiförbrukning utgörs av fossila bränslen, jämfört med 20 procent för t.ex. verkstadsindustrin. Förslaget kan innebära att inhemsk produktion i växthus ersätts av import. Risken för s.k. koldioxidläckage bedöms dock bli obefintlig vid import från andra EU-länder, eftersom även dessa har bindande åtaganden om att begränsa utsläpp av växthusgaser.

Genom åtgärden bedöms utsläppen av koldioxid från de berörda verksamheterna minska, samtidigt som regelverket förenklas och principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan i större utsträckning uppfylls.

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

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

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

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

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

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

I syfte att minska bränsleförbrukningen, och i synnerhet användningen av fossila bränslen, bör den aktuella återbetalningen av koldioxidskatten successivt minska. Det första steget bör tas 2011 då återbetalningen bör uppgå till 2,10 kronor per liter. Därefter bör återbetalningen sänkas till 1,70 kronor 2013 för att 2015 begränsas till 90 öre. Genom dessa åtgärder ges jordbrukets och skogsbrukets företag ett ökat incitament att genomföra olika åtgärder som påskyndar omställningen till minskade växthusgasutsläpp.

Förslaget kan innebära mer betydande skattehöjningar för den intensiva växtodlingen i södra Sverige, medan nötköttproduktion påverkas minst bland de enskilda produktionsgrenarna. Exempelvis kan från 2015 ett växtodlingsföretag i Skåne med 200 hektar mark få ökade kostnader för koldioxidskatt med cirka 50 000 kronor per år och en genomsnittlig mjölkbonde med cirka 20 000 kronor per år. Beräkningen förutsätter dock att inga åtgärder genomförs för att begränsa användningen av dieselolja i arbetsmaskiner. De åtgärder som på kortare eller längre sikt kan genomföras är att justera skötselmetoder, modernisera maskinparken eller att ersätta dieselolja med biodrivmedel. Emellertid bedöms bytesmöjligheten mellan fossila bränslen och biodrivmedel vara måttlig på kort- och medellång sikt.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 och 2 §§ samt 9 kap. 7 och 8 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna bör genomföras den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

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

Förslag: Koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet sänks till 7 procent av den generella koldioxidskattenivån. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Skälen för förslaget och bedömningen: Utsläpp av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet och bör därför i princip inte vara föremål för ytterligare nationella styrmedel avseende koldioxidutsläpp, som t.ex. en koldioxidskatt. En koldioxidskatt minskar inte de totala koldioxidutsläppen inom handelssystemet, utan påverkar endast var inom systemet som utsläppen sker.

Koldioxidbeskattningen av bränslen inom handelssystemet har i ett första steg sänkts från och med den 1 juli 2008 (se prop. 2007/08:21, bet. 2007/08:SkU 27, rskr. 2007/08:238). Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 (se prop. 2007/08:1, finansplan m.m., avsnitt 5.6.3, s. 121 f.) aviserat att ett andra steg av skattesänkningar för anläggningar inom handelssystemet bör genomföras den 1 januari 2010. Detta andra steg skulle innebära att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet skulle tas ut med belopp som motsvarar cirka 7 procent av 2008 års koldioxidskattenivå, varigenom EU:s minimiskattenivåer skulle iakttas. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet skulle ges en motsvarande ökning av nedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med 2009 års skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar skulle motsvara 86 procent av 2008 års koldioxidskattenivå.

Det rådande konjunkturläget innebär dock att ändringar av koldioxidskatten och energiskatten bör genomföras först 2011. Det tidigare aviserade andra steget av skattesänkningarna bör därför inte genomföras 2010. Medlen från denna åtgärd ingår under 2010 som en del i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen har redogjort för i den energipolitiska propositionen. 300 miljoner kronor avsätts för detta program i fem år och finansieras inom ramen för energibeskattningen.

Genom förslag i denna promemoria genomförs strukturella skatteförändringar av energiskatten för uppvärmningsbränslen den 1 januari 2011 (se avsnitt 6.1.4.2). I samband med dessa ändringar bör anpassningar av skatteuttaget för bränslen inom handelssystemet ske till den nya skattestrukturen. Koldioxidskatten bör då helt slopas för bränslen som förbrukas i industrianläggningar inom handelssystemet. EU:s minimiskattenivåer iakttas genom den samtidigt införda energiskatten på bränslen om 2,4 öre per kWh. De ändringar som genomförs den 1 januari 2011 medför i stort sett samma beloppsmässiga ändringar i skatteuttaget för de aktuella industriföretagen, som tidigare aviserade ändringar skulle ha inneburit 2010. Sammantaget medför förslaget skattesänkningar för industrianläggningar inom handelssystemet med 140 miljoner kronor.

När det gäller beskattningen av fossila bränslen för värmeproduktion i såväl kraftvärmeanläggningar som andra värmeanläggningar inom handelssystemet bör skattebelastningen ligga kvar på nuvarande nivå. Detta för att inte riskera att det blir svårare för Sverige att uppfylla sitt mål för andel förnybar energi till 2020 och för att inte riskera att användningen av fossila bränslen ökar. Koldioxidskatten bör därför inte slopas, utan sättas ned från 15 till 7 procent av den generella nivån. Denna nivå och införandet av en energiskatt innebär att det samlade skatteuttaget på eldningsolja i kraftvärmeanläggningar blir i princip detsamma 2011 som under 2009 och 2010. Skatten på naturgas ökar dock med motsvarande 0,8 öre per kWh jämfört med nuvarande nivå i kraftvärmeanläggningar.

De skäl som anförts för att behålla nuvarande skattenivå för kraftvärmeanläggningar, är i minst lika hög grad gällande för övriga värmeanläggningar inom handelssystemet. Koldioxidskattenivån för förbrukning i dessa anläggningar bör därför även framdeles vara

94 procent av den generella nivån. Liksom i dag bör energiskatten för dessa anläggningar tas ut på samma nivå som gäller för övrig förbrukning inom hushålls- och servicesektorerna. Denna nivå kommer att uppgå till 8 öre per kWh i 2009 års skattenivå. Den i avsnitt 6.1.4.1 föreslagna energiskatteomläggningen medför att energiskatten höjs för kol, naturgas och gasol. Dessa bränslen används dock endast i marginell omfattning för värmeproduktion.

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

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

5.9 Koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning

Förslag: Koldioxidskatten på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning höjs 2015 till den generella koldioxidskattenivån, som i dag motsvarar 105 öre per kg koldioxid. Höjningarna sker stegvis, genom höjningar till belopp som motsvarar 70 procent 2011 och 80 procent 2013, allt uttryckt i andel av den generella koldioxidskattenivån.

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

Bakgrunden till förslaget: Energiskatt på naturgas infördes i Sverige 1985. Energiskatten kompletterades 1991 med koldioxidskatt. Fram till 1995 gjordes ingen differentiering av skatterna på naturgas mellan användning som drivmedel och som uppvärmningsbränsle. 1995 höjdes visserligen energiskatten för naturgas för drivmedelsförbrukning. Under åren 1995–1999 beviljade dock

regeringen skattelättnader för naturgas som drivmedel. Detta skedde i syfte att stimulera introduktionen av naturgas för sådan användning.

Den 1 januari 2000 genomfördes ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, som innebar att en och samma energiskattesats infördes för naturgas, oavsett användning som drivmedel eller för uppvärmning (se prop. 1999/2000:9, SFS 1999:1324). I samband med höjningar av koldioxidskatten, som genomfördes den 1 januari 2001, justerades skattesatserna för naturgas för drivmedelsanvändning i syfte att säkerställa att skattebelastningen inom transportsektorn inte skulle öka på andra bränslen än dieselolja (se prop. 2000/01:1 s. 227, bet. 2000/01:FiU1, SFS 2000:1155). Sålunda sattes för naturgas för drivmedelsanvändning energiskatten till noll och koldioxidskatten till ett lägre belopp, än som följde av den gängse beräkningen utifrån naturgasens kolinnehåll. Motsvarande justeringar gjordes av beskattningen av gasol för drivmedelsanvändning.

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

Användningen av både naturgas och biogas för fordonsdrift ökar årligen. Prognoser för 2009 visar på en användning av 28 miljoner m³ fossil naturgas och 41 miljoner m³ biogas till fordonsdrift. Det är en ökning med 5 procent för naturgasens och med 21 procent för biogasens del, jämfört med 2008.

Skälen för förslaget: Naturgas och gasol som används för uppvärmning och drift av stationära motorer beskattas i dag med den generella koldioxidskattesatsen, som i 2009 års skattenivå motsvarar 105 öre per kg koldioxid. Koldioxidskatten är det ekonomiska styrmedel utanför den handlande sektorn som mest träffsäkert leder till utsläppsminskningar på ett kostnadseffektivt sätt (jfr regeringens uttalanden i 2009 års klimatproposition, prop. 2008/09:162 s. 63). I syfte att minska utsläppen av växthusgaser, bör koldioxidskatten tas ut på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning efter samma principer som gäller för andra fossila drivmedel. Koldioxidskatten bör således för naturgas och gasol som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg

höjas till den generella koldioxidskattenivån, som för 2009 motsvarar 105 öre per kg koldioxid. En koldioxidskatt efter denna princip tas redan ut för naturgas och gasol som förbrukas som bränsle för uppvärmning och drift av stationära motorer. Höjningen av koldioxidskatten för naturgas och gasol för drivmedelsanvändning bör dock ske stegvis och höjningen till den generella koldioxidskattenivån bör genomföras fullt ut först 2015. Innan dess bör höjningar ske till belopp som motsvarar 70 procent 2011 och 80 procent 2013, allt uttryckt i andel av den generella koldioxidskattenivån.

Energiskatt på fossila bränslen skapar incitament för den omläggning av energiförbrukningen som är nödvändig för att målen för andel förnybar energi och effektivare energianvändning ska kunna nås. En energiskatt på fossil naturgas för drivmedelsanvändning ger ett incitament till en önskvärd övergång till en högre andel i biogas i naturgasnätet. Frågan om även energiskatt bör tas ut på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning bör dock närmare övervägas i annat sammanhang tillsammans med utvecklingen av marknaden för biogas.

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

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

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

Bakgrunden till bedömningen: Bränslen som används i vissa energiintensiva industriella processer är i dag befriade från såväl koldioxid- som energiskatt. Skattefriheten är utformad efter den ram för beskattningen som ges av energiskattedirektivet, jfr

överväganden i samband med införandet av de nuvarande regler i prop. 2006/07:13 s. 80 ff. Det rör sig huvudsakligen om bränsletillförsel i ugnar för att tillföra energi och för att åstadkomma de höga temperaturer som fordras för att kemiska eller fysikaliska förändringar ska kunna äga rum. Tillverkning av råjärn i masugn samt smältning av järn, stål och andra metaller är exempel på sådana processer. I vissa fall är energitillförseln nödvändig för att strukturförändringar i materialet ska äga rum (t.ex. varmbearbetning och värmebehandling i metaller). Definitionsmässigt är det fråga om bränsleanvändning för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning, dubbel användning av bränslen (s.k. dual-use) samt bränslen i mineralogiska processer. Även bränslen som används för framställning av energiprodukter i t.ex. raffinaderier är skattebefriade.

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

I sammanhanget är det av intresse att kommissionen för närvarande arbetar med att ta fram ett förslag till ändringar av det nuvarande energiskattedirektivet. Arbetet tar sin utgångspunkt i principer som presenterades av kommissionen i dess Grönbok om marknadsbaserade styrmedel inom miljöpolitiken och näraliggande politikområden (2007). En av de frågor som väntas tas upp i förslaget är en uppdelning av minimiskattenivåerna i en energiskattedel, beräknad utifrån bränslets energiinnehåll, och en koldioxidskattedel. Koldioxidskattedelen skulle, till skillnad från energiskatten, omfatta även sådan förbrukning som sker i processer som i dag inte omfattas av energiskattedirektivet (se artikel 2.4 b i direktivet, dvs. metallurgiska och andra dual-use processer, mineralogiska processer samt även annan användning av energi-

produkter för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning).

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

Handelssystemet omfattar i dag huvuddelen av koldioxidutsläpp från metallurgiska och mineralogiska processer samt i övrigt från processer där bränsleförbrukningen sker för andra ändamål än som motorbränsle. De tillkommande utsläpp som skulle täckas av en utvidgning av koldioxidskatten är därför sannolikt relativt små. EU:s handelsystem utvidgas 2013 till att omfatta fler sektorer än i dag, bl.a. aluminiumindustri och ytterligare delar av kemiindustrin. Efter 2013 bedöms att det främst kommer att vara ett antal mindre gjuterier samt vissa mindre glastillverkare som inte omfattas av handelssystemet och som förbrukar bränsle som i dag är skattebefriad med stöd av reglerna om skattefrihet för förbrukning för andra ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning m.m. Det är uppskattningsvis cirka 160 gjuteriföretag som inte kommer att omfattas av handelssystemet 2013.

I tabell 5.2 ges ett exempel på ett mindre gjuteriföretag och hur stor andel av förädlingsvärdet som den ökade skattekostnaden kan motsvara:

Tabell 5.2 Typföretag => Litet gjuteriföretag, 26 anställda

Skattenivå, procent av koldioxidskatt	Skattekostnad	Procent av förädlingsvärde
0 % (nuvarande nivå)	0	0 %
30 %	72 500 kr	0,56 %
60 %	145 000 kr	1,12 %

Källa: Förädlingsvärde FRIDA-databasen för 2006. Skattekostnad i 2009 års skattesatser.

Kompletterande analyser om omfattningen av den tillkommande skattebasen och vilka effekter en utvidgning medför i fråga om bl.a. styrning mot minskade koldioxidsutsläpp och risken för koldioxidläckage bör ske innan ett ställningstagande tas till om koldioxidskatten bör utvidgas. I den fortsatta analysen är EU:s regler om statsstöd av särskilt intresse.

6 Energiskatt

6.1 Energiskatt på bränslen för uppvärmning

6.1.1 Inledning

I kapitel 4 har vissa allmänna principer lagts fast för hur koldioxid- och energibeskattningen bör utformas för att främja målen för minskade utsläpp av växthusgaser, andel förnybar energi och effektivare energianvändning. Utifrån dessa principer behandlas i detta kapitel närmare energiskattens roll i detta arbete. En fråga som bör undersökas är om energiskatten på uppvärmningsbränslen bör tas ut på en mer generell bas än i dag (jfr prop. 2008/09:1, finansplanen m.m., avsnitt 6.2.5.1 s. 151 f.). I detta sammanhang finns det även anledning att överväga den nuvarande beskattningen av råttallolja.

De förslag som lämnas i detta kapitel redovisas i figurerna 5.1 och 5.2. Figur 5.1 redovisar dagens koldioxid- och energiskatter i Sverige och är densamma som figur 3.1, med skillnaden att det i figur 5.1 markeras var i skattesystemet som ändringar görs. I figur 5.2 visas de föreslagna skattenivåerna och tidpunkterna för ikraftträdande.

6.1.2 Vissa fakta om dagens användning av biobränslen för uppvärmning

Användningen av biobränslen, torv och avfall i det svenska energisystemet har ökat genom åren, från drygt 10 procent av den totala energianvändningen under 1980-talet till 19 procent år 2007. Biobränslen används för uppvärmning framför allt inom skogsindustrin, i fjärrvärmeverk, till elproduktion och vid uppvärmning av bostäder. Merparten av ökningen kan hänföras till industrin och fjärrvärmeverken, men även användningen inom hushållssektorn

ökar. Under 2007 uppgick den totala användningen av biobränslen, torv och avfall till 120 TWh. Förbrukningens fördelning på olika sektorer inom samhället framgår av tabell 6.1 nedan.

Tabell 6.1 Total slutlig förbrukning av biobränslen, torv och avfall i Sverige, uppdelat på sektorer, år 2007

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

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

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

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

I tabell 6.2 nedan redovisas hur stor andel av den totala energiförbrukningen inom sektorerna industri, fjärrvärme samt bostäder och service som utgörs av biobränslen, torv och avfall. En viss, mindre del av industrins förbrukning är drivmedel i arbetsmaskiner och stationära motorer, men i huvudsak avser de redovisade mängderna uppvärmningsbränslen.

Tabell 6.2 Förbrukning av biobränslen, torv och avfall i Sverige för uppvärmning, uttryckt som andel av den totala energiförbrukningen i respektive sektor, år 2007

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

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

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

Den ökade användningen av biobränslen har i hög grad bidragit till en god uppfyllelse av olika mål på klimat- och energiområdet. Exempelvis har utsläppen av växthusgaser under samtliga år sedan 1999 legat under 1990 års nivå. Samtidigt med denna utsläppsminskning har ekonomin växt. Den största minskningen av växthusgasutsläpp har, som nyss nämnts, skett inom hushålls- och servicesektorerna. Samtidigt har användningen av fjärrvärme ökat. Men eftersom denna ökning främst har skett genom användning av biobränslen har inte fjärrvärmeproduktionens utsläpp ökat. För en närmare redovisning av utsläppsutvecklingen i Sverige, se kapitel 6 i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09:162 s. 46).

6.1.3 Energiskatt på biobränslen för uppvärmning?

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

Förslag: Energiskatten på råttolja slopas. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2011.

Bakgrunden till bedömningen och förslaget: I kapitel 3 redovisas i stora drag hur de svenska koldioxid- och energi-

skatterna är utformade. Energiskattedirektivet innehåller harmoniserade regler inom EU för beskattningen av en rad olika bränslen. EU:s statsstödsregler måste beaktas vid utformningen av den nationella beskattningen. Detta gäller även om det aktuella bränslet inte omfattas av energiskattedirektivet. Bedömningen av om en nationell beskattning ger vissa företag fördelar i förhållande till andra görs i förhållande vad som anses vara den normala skattebehandlingen för företagen på området.

Uppvärmningsbränslen som omfattas av energiskattedirektivet

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

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

Energiskattedirektivets möjlighet att ge skattelättnader för bränslen framställda av biomassa upphör att gälla när medlemsstaterna enligt rättsligt bindande krav i gemenskapslagstiftningen är skyldiga att uppfylla ett krav på viss andel av dessa bränslen på marknaden (se artikel 16.5 i energiskattedirektivet). Så vitt kan

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

bedömas innebär detta att möjligheten att ge skattelättnader upphör 2020, då EU:s mål om en minsta andel av förnybar energi av den totala energiförbrukningen i medlemsstaterna ska vara uppnått.

Uppvärmningsbränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet

Fasta biobränslen, som ved, flis och pelletter, omfattas inte av reglerna i energiskattedirektivet. Detsamma gäller skogsindustrins s.k. returflisar, råttallolja och torvbränslen samt hushållsavfall och andra restprodukter. Även om inte energiskattedirektivet lägger hinder i vägen för en nationell beskattning av sådana bränslen, måste dock en sådan beskattning utformas så att generella gemenskapsrättsliga principer iakttas. Av särskilt betydelse i detta sammanhang är att skatten inte får utformas på ett sätt som strider mot EU:s statsstödsregler. För miljöskatter som inte omfattas av energiskattedirektivet gäller särskilda bestämmelser i punkterna 154–159 av miljöskyddsriktlinjerna². Inte minst är frågan om industrins restprodukter som en möjlig skattebas en komplicerad fråga, jfr Avfallsskatteutredningens analys i betänkandet SOU 2009:9, s. 193 ff.

När det gäller uppvärmningsbränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet, är det upp till den enskilda medlemsstaten att bestämma vilken utgångspunkt som ska gälla för beskattningen. Statsstödsreglerna talar starkt för lika behandling av samtliga bränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet. En ordning, som innebär att vissa av dessa bränslen beskattas medan andra inte beskattas, riskerar att strida mot statsstödsreglerna. De företag som förbrukar bränslen som inte beskattas gynnas i förhållande till företag som använder beskattade bränslen.

Uppvärmningsbränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet beskattas i dag i Sverige endast i ringa omfattning. Skatt på biobränslet råttallolja vid användning som uppvärmningsbränsle infördes 1999. Råttallolja är en biprodukt från tillverkningen av pappersmassa på kemisk väg. Avsikten med skatten var att söka minska de negativa effekter som energibeskattningen indirekt kan ha för viss kemisk förädlingsindustris råvaruinköp av råttallolja. Vidare beskattas i dag innehållet av fossilt kol i hushållsavfall (jfr

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

dock avsnitt 5.3 om att regeringen i 2009 års klimatproposition har bedömt att den skatten bör slopas).

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

Utifrån dessa utgångspunkter borde energiskatten utformas så generellt som möjligt. Ett teoretiskt korrekt angreppssätt vore att beskatta "allt" som förbrukas som bränsle för uppvärmning, eller med andra ord utvidga energiskatten till att också omfatta biobränslen. Ett krav som bör ställas på ett skattesystem är dock att det är praktiskt hanterbart med en rimlig grad av förutsägbarhet och med rimliga möjligheter till kontroll, samtidigt som det är administrativt enkelt för företagen. Detta talar för att begränsa skatteplikten och endast ta ut energiskatt på vissa utvalda bränslen. Å andra sidan riskerar en sådan begränsning att leda till att vissa av biobränslena får omotiverade skattemässiga fördelar, vilket i sin tur riskerar att strida mot statsstödsreglerna.

Skattefriheten för biobränslen för uppvärmning har bidragit till att stimulera användningen av dessa bränslen, främst som ersättning till fossila bränslen inom energisektorn. För att Sverige ska kunna nå målet för andel förnybar energi till 2020, kommer betydande insatser att krävas. En energiskatt på biobränslen riskerar att försvåra Sveriges möjligheter att nå detta mål. Det bör därför för närvarande inte införas energiskatt på fasta trädbränslen (ved, flis, pelletter etc.) eller på skogsindustrins s.k. returlutar. Vidare bör tills vidare dagens skattefrihet fortsätta att gälla för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter samt för biogas som förbrukas som bränsle för uppvärmning. Skattefriheten bör villkoras av att hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi är uppfyllda (se avsnitt 6.3).

I syfte att undvika att skattefriheten för fasta trädbränslen och returlutar medför statsstödsproblem för de företag som förbrukar sådana bränslen, bör samtliga uppvärmningsbränslen som inte omfattas av energiskattedirektivet behandlas lika skattemässigt. Detta innebär att dagens beskattning av råtallolja bör avskaffas och att det för närvarande inte är aktuellt att ta ut energiskatt på torv.

Förslaget om att energiskatten på råttallolja bör avskaffas kan medföra en ökad konkurrens om råttallolja som bränsle för uppvärmning och som råvara för viss kemisk förädlingsindustri.

Förslaget föranleder *dels* ändringar i 4 kap. 12 och 13 §§, 6 a kap. 1 §, 7 kap. 1 §, 8 kap. 1 §, 9 kap. 2, 5, 9 och 9 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi, *dels* att 2 kap. 1 a §, 6 a kap. 2 och 3 §§ i denna lag upphör att gälla.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011.

6.1.4 Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen

6.1.4.1 Omläggning av energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen efter energiinnehåll

Förslag: Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen struktureras om efter bränslets energiinnehåll. Utgångspunkten för omläggningen är energiskattesatsen på eldningsolja, som med 2009 års skattesats om 797 kronor per m³ motsvarar 8 öre per kWh. Uttryckt i volym- respektive viktenhet beräknas de nya skattesatserna för 2011 uppgå till 797 kronor per m³ eldningsolja, 1 024 kronor per 1 000 kg gasol, 880 kronor per 1 000 m³ naturgas samt till 625 kronor per 1 000 kg kol och koks.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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

Energiskatten torde vara det bästa styrmedlet för att kostnadseffektivt uppnå målet för effektivare energianvändning. Som framgår av avsnitt 6.1.3 bör skattebasen för uppvärmningsbränslen även i fortsättningen omfatta enbart fossila bränslen. Detta innebär att energiskatten även bidrar till att nå det uppsatta målet för andel förnybar energi. Energiskatten kommer dock även i fortsättningen att vara statsfinansiellt relevant, eftersom användning av fossila uppvärmningsbränslen bedöms finnas kvar ännu en tid.

Energiskatten bör alltså tas ut efter en likformig grund. Denna grund föreslås vara energiinnehållet i respektive bränsle. Genom att koppla energiskatten till objektiva egenskaper hos bränslet i form av energiinnehåll skapas en logisk grund för energiskatten. Vidare innebär det att det är möjligt att ändra skattesatserna med mindre risk för snedvridningar. Sammantaget skapar detta goda förutsättningar för att på ett kostnadseffektivt sätt använda energibeskattningen som ett viktigt medel för att nå målen för effektivare energianvändning och andel förnybar energi.

En energiskatt proportionell efter energiinnehåll är neutral mellan bränslen i den meningen att den blir densamma per kWh. Omläggningen bedöms ha viss effekt på valet av bränsle, eftersom nuvarande energiskatt inte är proportionell efter energiinnehåll. Utgångspunkten för omläggningen bör vara energiskattesatsen på eldningsolja, som 2009 motsvarar 8 öre per kWh.

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

Koldioxid- och energiskatterna justeras årligen med konsumentprisindex. Eftersom omläggningen föreslås genomföras den 1 januari 2011 är det den justerade energiskattesatsen för 2011 som bör vara utgångspunkt för omläggningen. Den generella energiskattenivån den 1 januari 2011 beräknas motsvara 7,97 öre per kWh, vilket avrundas till 8,0 öre per kWh. 2011 kvarstår således energiskatten på eldningsolja på 2009 års skattenivå.

I lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) bör skatten för eldningsolja, gasol, naturgas samt för kol och koks uttryckas i

dagens volym- respektive viktenheter. De olika skattesatser som blir resultatet av förslaget redovisas nedan i tabell 6.3. För övriga skattepliktiga produkter, som t.ex. petroleumkoks, behålls den nuvarande bestämmelsen om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle, eftersom det direkt följer av tvingande gemenskapsrätt (se artikel 2.3 i energiskattedirektivet och 2 kap. 3 § LSE). Den lägre energiskattenivån, som föreslås gälla för förbrukning i vissa sektorer, uttrycks i lagen om skatt på energi som en procentuell skattebefrielse, se nedan avsnitt 6.1.4.2.

I tabell 6.3 redovisas riktvärden för energiinnehåll och hur stora utsläpp av fossilt koldioxid som en enhet bedöms ge upphov till. Därutöver redovisas nuvarande energiskattenivåer och föreslagna nivåer den 1 januari 2011 där även förändringar i konsumentprisindex beaktats.

Tabell 6.3 Koldioxidskatt och energiskatt på fossila bränslen för uppvärmning, nuvarande och förslag

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

^a Omräkningsfaktorer för effektiva värmevärden, som används av SCB och Energimyndigheten.

^b Prop.1989/90, s. 150.

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

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 § LSE. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011.

6.1.4.2 Energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen m.m. i vissa sektorer

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

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Skälen för förslaget: För att målet för andel förnybar energi ska kunna nås, krävs att samtliga sektorer i samhället genomför en omställning av sin energianvändning. I syfte att skapa nödvändiga

incitament för denna omläggning, bör energiskatt tas ut på fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning inom samtliga sektorer i samhället. Energiskatt bör alltså även införas för sådana bränslen som förbrukas som bränsle för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom sektorer där sådan energiförbrukning i dag är nollbeskattad, dvs. inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. En lägre energiskattenivå bör dock tillämpas för dessa sektorer. Som framgått av avsnitt 5.8 föreslås att koldioxidskatten slopas för industrianläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. I syfte att säkerställa att minimiskattenivåerna enligt energiskattedirektivet alltid iakttas, bör den lägre energiskattenivån motsvara EU:s minimiskattenivå för lätt eldningsolja om 21 euro per 1 000 liter. Med nuvarande växelkurs innebär det en nivå som motsvarar 2,4 öre per kWh.

Den lägre nivån bör tas ut för alla fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Detta gäller alltså oavsett om det rör sig om anläggningar inom eller utanför handelssystemet. Anledningen till detta är att uppdelningen i handlande respektive icke handlande sektor endast är av betydelse avseende styrningen mot minskade utsläpp av växthusgaser. För energiskattens del bör det således vara avgörande att det rör sig om fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning eller drift av stationära motorer inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Detta innebär att bränsleförbrukning i kommunala värmeverk – som klassificeringsmässigt ryms inom servicesektorn – åsätts en energiskatt motsvarande 8 öre per kWh (i 2009 års skattesatser), till skillnad från motsvarande förbrukning i kraftvärmeverk, vars energiskatt enligt ovan ska utgöra 2,4 öre per kWh. Vidare är det lämpligt att behålla samma energiskattenivå för värmeverken som för individuell uppvärmning inom service- och hushållssektorerna. För leverans av värme till industriell verksamhet eller till jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet bör, liksom i dag, beskattningen av de insatta bränslena motsvara vad som skulle ha gällt om bränslena förbrukats direkt i verksamheterna.

Den lägre energiskattenivån, som enligt ovan ska gälla för förbrukning i industrin, jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruks-

verksamheterna eller för värmeproduktion i kraftvärmeverk bör i LSE uttryckas som en procentuell skattebefrielse. Denna bör bestämmas till 70 procent av den generella energiskattenivån för respektive bränsle, vilket alltså innebär att företagen betalar en energiskatt som utgör 30 procent. Uttryckt i 2009 års skattesatser blir energiskatten för eldningsolja 239 kronor per m³ (797 kronor * 0,30). Vid justering av energiskattenivåerna enligt konsumentprisindex blir energiskattekostnaden i stället 30 procent av den justerade generella energiskattenivån.

Även i fortsättningen bör beskattningen av dieselolja som används i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet följa den som gäller för förbrukning av uppvärmningsbränslen inom industrin. Även denna bränsleförbrukning bör alltså beläggas med en energiskatt som motsvarar 2,4 öre per kWh eller, uttryckt i 2009 års skattesats, 239 kronor per m³. Eftersom den generella energiskatten på dieselolja är högre än motsvarande skatt på eldningsolja, innebär detta att den procentuella energiskattebefrielsen för s.k. gruvdiesel bör uttryckas som en 82-procentig skattelättnad för att åstadkomma att den faktiska energiskatten som betalas för dieselolja, miljöklass 1, är 18 procent av den generella energiskattenivån eller 239 kronor per m³. Vid justering av energiskattenivåerna enligt konsumentprisindex blir energiskattekostnaden i stället 18 procent av den högre generella energiskattenivån.

I avsnitt 5.4 anges effekter för ett verkstadsföretag av de samlade förslagen om ändringar av koldioxid- och energiskatterna.

Förslaget föranleder ändringar i 6 a kap. 1 § samt 9 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011.

6.2 Energiskatt på drivmedel

6.2.1 Höjd energiskatt på dieselolja

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

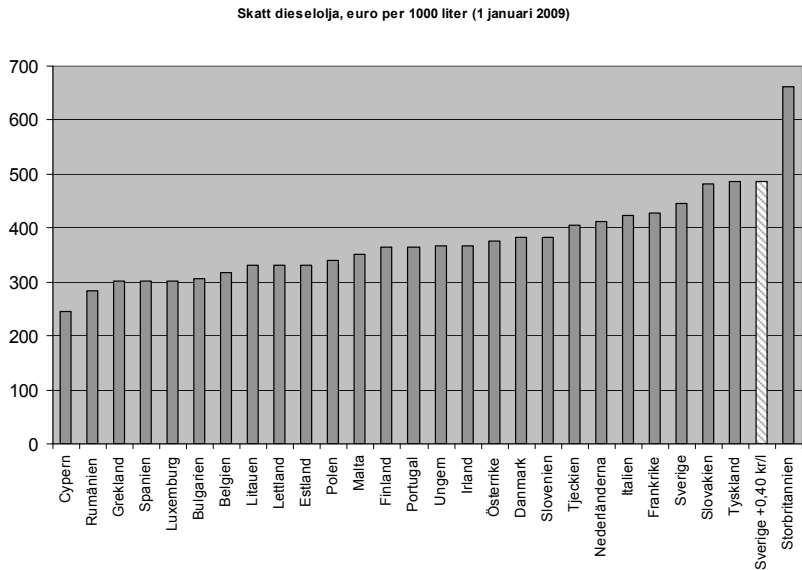
Bedömning: Energiskatten på fossila drivmedel bör i ökad utsträckning tas ut efter bränslets energiinnehåll. Energiskattens nivå bör även beakta de externa kostnader som trafiken ger upphov till.

Skälen för förslaget och bedömningen: Skatteuttaget bör i högre utsträckning bero på drivmedelsförbrukningen och i lägre utsträckning bero på ägandet av ett fordon. Den rörliga skattekostnaden på dieselolja bör öka och växlas mot lägre fordonsskatt. Detta ligger i linje med vad regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2008 (se prop. 2007/08:1, finansplan m.m., avsnitt 5.6.4, s. 122 f.). Där framhölls att en styrning av bränsleförbrukningen via skatten på drivmedel är att föredra framför en styrning via fordonsskatten, eftersom fordonsskatten är oberoende av körsträckan.

De skäl som anges till varför energiskatten bör tas ut efter energiinnehåll för uppvärmningsbränslen, är också giltiga för energiskatten på drivmedel. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på dieselolja och den på bensin förhållandevis stor samtidigt som den för personbilar balanseras av en skillnad i fordonsskatt i motsatt riktning. Om omläggningen skulle göras budgetneutral, skulle detta innebära att skatten på bensin sänks med 77 öre per liter. Det är inte en önskvärd effekt. Om energiskatten bestäms utifrån dagens skatt på bensin skulle det å andra sidan betyda att skatten på dieselolja måste höjas med drygt 2 kronor per liter, vilket inte heller är rimligt. Med en sådan skattehöjning skulle incitamenten för den tunga trafiken att tanka dieselolja i länder med lägre skatt, s.k. ekonomitankning, bli betydande. I figur 6.1. nedan visas skatten på dieselolja i EU:s medlemsstater. Det framgår där att Sverige den 1 januari 2009 har den fjärde högsta skatten på dieselolja och att Sverige efter höjningen på 40 öre per

liter får den näst högsta 2013, givet att skatthöjningar inte görs i andra länder. Av dessa skäl är det för närvarande inte möjligt att helt lägga om beskattningen av drivmedel till en energiskatt efter energiinnehåll. På sikt är det dock önskvärt att utvecklingen går i den riktningen.

Figur 6.1 Jämförelse av skatt på dieselolja i EU:s medlemsstater



Källa: European Commission, 2009 (http://ec.europa.eu/taxation_customs/index_en.htm) *Excise Duty Tables. Part II – Energy products and Electricity*, REF1.028, January 2009. Officiell växelkurs den 1 oktober 2008 har använts. För Sverige motsvarade 1 euro då 9,7268 kronor.

Som ett första steg bör energiskatten på dieselolja höjas med 20 öre per liter den 1 januari 2011 och som ett andra steg med ytterligare 20 öre per liter 1 januari 2013.

Sammanlagt innebär höjningarna av skatten på dieselolja med 40 öre per liter (50 öre inklusive moms) en ökad årlig kostnad med 450 kronor per år för en genomsnittlig privatbilist (0,60 liter per mil*1 500 mil*0,50 kronor per liter). En höjd energiskatt på dieselolja bör också leda till sänkningar av fordonsskatten, se kapitel 7. Se avsnitt 7.2 och 7.4 för den samlade effekten för en privatbilist av ändringar i skatten på dieselolja och fordonsskatten. För de samlade effekterna för yrkesbilister, se tabell 7.4 i avsnitt 7.6.

Vid framtida bestämning av energiskattens storlek bör förutsättningarna att kostnadseffektivt öka energieffektiviseringen och att bidra till målen för andel förnybar energi respektive utsläpp av växthusgaser beaktas. Vid sidan av detta, och förutom de fiskala aspekterna, är det även av intresse att närmare undersöka möjligheterna att via skatten också fånga upp vissa samhällsekonomiska kostnader av vägtrafiken såsom slitage på väg, bullerstörning och olyckor. En möjlighet som bör undersökas vidare är sålunda i vad mån skatten på drivmedel generellt bör differentieras utifrån drivmedlets användning i fordon som trafikerar allmän väg (personbilar, lastbilar och bussar) samt övriga motordrivna fordon.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. De två stegen av ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

6.2.2 Framtida beskattning av biodrivmedel

Bedömning: I vad mån skattelättnader fortsättningsvis bör ges för biodrivmedel bör bedömas i samband med fortsatta överväganden om införandet av ett kvotpliktssystem för dessa bränslen samt med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet.

Skälen för bedömningen: Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från koldioxid- och energiskatter i Sverige. Skattebefrielsen åstadkoms genom undantag från skatteplikt vad gäller biogas samt i fråga om etanol och övriga biodrivmedel genom dispensbeslut av regeringen. Regeringen har uttalat att den generella skattebefrielsen bör gälla längst till och med utgången av 2013, då statsstödsgodkännandet för den nuvarande svenska skattestrategin löper ut³.

En kvotplikt kan på sikt vara ett alternativ för att främja användningen av biodrivmedel och bidra till att nå målet för 10 procent andel förnybar energi i transportsektorn. Regeringen har därför givit Statens energimyndighet i uppdrag att analysera förutsättningar för och konsekvenser av ett kvotpliktssystem (jfr 2009 års klimatproposition, prop. 2008/09:162 s. 86). En kvotplikt

³ Se prop. 2008/09:1, finansplan m.m., avsnitt 6.2.5.4, s. 153 samt kommissionens statsstödsgodkännande, som publicerats i EUT C 303, 13.12.2006, s. 77.

innebär att en viss andel av försäljningen av drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Syftet med ett kvotpliktssystem skulle vara att påskynda introduktionen av förnybara drivmedel i transportsektorn och att därmed bidra till uppfyllelsen av nationella och europeiska mål för användning av sådana drivmedel. I uppdraget, som ska redovisas senast den 15 september 2009, ingår att analysera om det även med ett kvotpliktssystem finns ett behov av att skattebefria vissa typer av biodrivmedel.

Vidare har Transportstyrelsen av regeringen fått i uppdrag att analysera och föreslå hur EU:s nya bränslekvalitetsdirektiv på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt. I översynen ingår även att beakta utvecklingen av nuvarande och kommande biodrivmedel så att miljömässigt bra biodrivmedel inte hämmas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2009. Bland de nya reglerna i direktivet finns en ändrad bränslespecifikation som gör att det blir möjligt att blanda in upp till 10 procent etanol i bensin samt 7 procent FAME i dieselolja. Regeringen har i prop. 2008/09:162 s. 83 f. uttalat att en förutsättning för att användningen av biodrivmedel ska kunna öka snabbt och till lägre kostnader är att möjligheterna att blanda in biodrivmedel i bensin och dieselolja ökar samt att tidpunkten för genomförandet av denna högre andel låginblandning av etanol i bensin respektive FAME i dieselolja är beroende av hur skattebortfallet kan kompenseras.

Regeringen har i 2009 års klimatproposition uttalat att effektivisering och förnybar energi i transportsektorn är viktiga komponenter i regeringens samlade satsning för en väg ut ur beroendet av fossil energi och för att nå uppsatta klimatmål samt målet om minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 (se prop. 2008/09:163 s. 39). Frågan om fortsatta skattelättnader för samtliga eller vissa biodrivmedel bör bedömas i samband med överväganden om införandet av ett kvotpliktssystem för dessa bränslen samt med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet.

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

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

Dagens undantag från skatteplikt för biogas slopas och skattefriheten för biogas åstadkoms i stället genom avdragsbestämmelser.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Bakgrunden till förslaget och bedömningen: Av artikel 17.1 c i direktivet om förnybar energi⁴ följer att biodrivmedel och flytande biobränslen måste uppfylla fastlagda hållbarhetskriteriet för att få ges finansiellt stöd. Enligt definitioner i artikel 2, punkterna h) respektive i) i direktivet, avses med *flytande biobränslen* vätskeformiga bränslen för andra energiändamål än för transportändamål, inbegripet el, uppvärmning och kylning, som framställts av biomassa samt med *biodrivmedel* vätskeformiga eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.

Hållbarhetskriterierna ska garantera att biodrivmedel och andra flytande biobränslen framställts på ett hållbart sätt. Syftet med detta är att undvika utarmning av värdefulla naturmiljöer och att säkerställa att användningen av bränslet innebär minskade utsläpp av växthusgaser. Biodrivmedel och andra flytande biobränslen måste uppfylla dessa kriterier för att få tillgodoräknas målen som sätts upp i direktivet, liksom för att få användas för uppfyllande av nationella kvoter eller åtnjuta finansiellt stöd. Kriterierna tar sin utgångspunkt i växthusgasutsläppen för biodrivmedlet ur ett livs-

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, EUT L 140, 5.6.2009, s. 16, Celex 32009L0028.

cykelperspektiv, biologisk mångfald, markanvändning och kollager, se vidare 2009 års energipolitiska proposition (prop. 2008/09:163 s. 21 f.)

Med *finansierad stöd* bör avses att åtgärden utgör en skattelättnad eller annat driftsstöd till berörda företag som är betrakta som statsstöd. Som framgått av avsnitt 6.1.3 ovan är dagens skattefrihet för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. samt biogas för uppvärmning att betrakta som statsstöd. Däremot är skattefriheten för de bränslen som inte omfattas av energiskattdirektivet, under förutsättning att samtliga sådana bränslen behandlas lika skattemässigt, inte statsstöd.

Medlemsstaterna är, enligt direktivet om förnybar energi, skyldiga att sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast 18 månader efter att direktivet har trätt i kraft. Direktivet träder i kraft den tjugonde dagen efter att det har publicerats i Europeiska unionens tidning, dvs. den 25 juni 2009. Direktivet ska således vara genomfört i medlemsstaterna senast den 25 december 2010.

Skälen för förslaget och bedömningen: Frågan om fortsatt skattefrihet för biobränslen har behandlats ovan i avsnitt 6.1.3 och 6.2.2. Som ett led i den nödvändiga anpassningen till direktivet om förnybar energi bör skattefriheten för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. samt biogas som uppvärmningsbränsle villkoras av att bränslena uppfyller de hållbarhetskriterier som lagts fast i direktivet. Regler om detta bör införas i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Det följer för övrigt redan av de gällande miljöstödsriktlinjerna på statsstödsområdet att skattelättnader (som definitionsmässigt är en form av statsstöd) endast bör tillåtas när det gäller hållbara biobränslen (se punkten 101 av riktlinjerna). Med hållbara biobränslen avses produkter som uppfyller ovan nämnda hållbarhetskriterier (se definitionen i punkten 70, underpunkten 8 i miljöstödsriktlinjerna).

En fortsatt skattefrihet för biogas för drivmedelsanvändning bör – i likhet med skattereglernas utformning för övriga biodrivmedel – övervägas i samband med ett eventuellt införande av ett nationellt kvotpliktssystem för bränslen samt med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet. Intill dess ändringar görs av reglerna i LSE, följer dock skattefrihet för biogas såväl som uppvärmningsbränsle som drivmedel enligt uttryckliga bestämmelser i den lagen (se 7 kap. 4 § i den lydelse som föreslås i denna promemoria). Det finns därför anledning att från och med

den 1 januari 2011 villkora också skattefriheten för biogas som används som drivmedel av att hållbarhetskriterierna uppfylls.

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

I och med att direktivet om förnybar energi har trätt i kraft vidtar det nationella arbetet med att genomföra direktivets regler i svensk lagstiftning (jfr prop. 2008/09:163 s. 40 f.). En del i detta arbete är att utarbeta närmare bestämmelser om tillämpningen av hållbarhetskriterierna. Nationell lagstiftning antas finnas på plats i sådan tid att kriterierna kan tillämpas vid prövning av skattefrihet för bränslen som förbrukats eller sålts för förbrukning från och med den 1 januari 2011.

Om ett bränsle inte uppfyller hållbarhetskriterierna ska skatt tas ut på bränslet enligt gällande bestämmelser i LSE. För biogas, som i likhet med annan naturgas statistiskt hänförs under KN-nr 2711 11 00 eller 2711 21 00, innebär detta såväl energiskatt som koldioxidskatt enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 LSE, dvs. nivån för naturgas.

För vegetabiliska och animaliska oljor och fetter gäller regeln i 2 kap. 3 § LSE om beskattning i nivå med likvärdigt fossilt bränsle, dvs. eldningsolja. Motsvarande gäller för andra biodrivmedel än biogas, varvid likvärdigt bränsle är bensin eller dieselolja. Även i dessa fall tas alltså koldioxidskatt ut även för produkter framställda av biomassa. Detta är ett avsteg från den principiella utgångspunkt om noll koldioxidskatt för biobränslen, som lagts fram i avsnitt 4.

Avsteget grundar sig på de tvingande reglerna i dagens energiskattedirektiv om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle, jfr avsnitt 3.2.1.1. Direktivet behandlar den punktskatt som medlemsstaterna ska ta ut, utan att skilja mellan om denna skatt är en energiskatt eller en koldioxidskatt. Sverige har valt att ta ut både energiskatt och koldioxidskatt på fossila bränslen. Detta innebär att bestämmelsen i direktivet om att beskatta bränslen för vilka det inte finns minimiskattenivåer, i nivå med den nationella punktskatt som gäller för likvärdigt bränsle, medför att biodrivmedel ska beskattas med den totala skatt som tas ut på det likvärdiga fossila bränslet bensin eller dieselolja. Att mot den bakgrunden underlåta att ta ut koldioxidskatt för ett biodrivmedel som inte uppfyller

hållbarhetskriterierna innebär att ett finansiellt stöd ges. Detta är, som nämnts inledningsvis i detta avsnitt, inte tillåtet enligt reglerna i direktivet om förnybar energi.

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

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

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

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

6.4 Omräkning av koldioxid- och energiskattesatserna efter prisutvecklingen (indexering)

Förslag: Indexomräkningen av koldioxid- och energiskattesatserna för fossila bränslen görs för åren 2010, 2011, 2013 och 2015 i samband med övriga ändringar av lagbestämmelserna om skattesatserna för dessa år som föreslås i denna promemoria. Omräkningen baseras på prognostiserade förändringar i konsumentprisindex. För 2012, 2014 samt för 2016 och framåt sker omräkningen genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av en bestämmelse i lagen om skatt på energi. I dessa fall grundar sig beräkningen på faktiska förändringar i konsumentprisindex. På motsvarande sätt görs indexomräkning av energiskattesatserna på el för 2010.

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

Skälen för förslaget: Koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). På motsvarande sätt anges energiskattesatserna på el i 11 kap. 3 § LSE. Sedan 1994 ska det enligt bestämmelser i LSE ske en årlig indexomräkning av såväl koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen som energiskattesatserna på el. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om energipriserna höjs i motsvarande mån och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt uppkommer inte den effekten.

Varje år, senast i november, ska regeringen beräkna det kommande kalenderårets koldioxid- och energiskattesatser med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen. De skattesatser som gäller under 2009 baseras således på förändringen i konsumentprisindex mellan juni månad 2007 och juni månad 2008 och framgår av regeringens förordning om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2009 (SFS 2008: 853).

När regeringen för ett visst kalenderår lagt fast de omräknade skattebeloppen genom en förordning återfinns alltså inte de gällande skattebeloppen i 2 kap. 1 § och 11 kap. 3 § LSE utan anges i stället i den förordning med omräknade belopp som regeringen utfärdat med stöd av bestämmelser i LSE. Av tydlighetsskäl har

regeringen dock i flera fall under senare år valt att göra indexomräkningen i samband med ett lagstiftningsärende då andra ändringar gjorts av skattesatserna i LSE.

I denna promemoria lämnas förslag om ett flertal ändringar av koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen (se avsnitten 5.2, 6.1.4.1 och 6.2.1). Det är därför av praktiska skäl lämpligt att ta hänsyn till den allmänna prisutvecklingen vid bestämmandet av alla skattesatser som ska träda i kraft den 1 januari 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 och den 1 januari 2015. Härvid används beräkningar av den förväntade prisutvecklingen inför dessa år.

Några förslag till ändrade skattesatser som ska träda i kraft den 1 januari 2012 lämnas inte i denna promemoria. För detta år ska alltså indexomräkning av skattebeloppen ske genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i LSE.

I promemorian läggs inte fram några förslag till ändringar av energiskattesatserna på el. Av tydlighetsskäl bör det dock inte förekomma att endast skattesatserna på el för 2010 framgår av en förordning, medan skattesatserna på fossila bränslen framgår direkt av 2 kap. 1 § LSE. Förslag lämnas därför i denna promemoria om indexomräkning av energiskattesatserna på el för 2010. Indexomräkning för energiskattesatserna på el för kalenderåren 2011 och framåt bör dock ske genom fastställande av skattebeloppen i en förordning med stöd av regler i LSE. Av tydlighetsskäl läggs samtliga materiella bestämmelser för denna omräkning i anslutning till skattesatsreglerna i 11 kap. 3 § LSE, i stället för som i dag genom en hänvisning till motsvarande bestämmelser för bränslen.

Indexomräkningen av skattesatserna för fossila bränslen avses att från och med kalenderåret 2014 ske genom tillämpning av bestämmelserna i LSE om regeringens omräkning i förordning.

Regeringen har i 2009 års klimatproposition aviserat att koldioxidskatten och energiskatten på fossilt kol i hushållsavfall (den s.k. avfallsförbränningskatten) ska slopas per den 1 september 2010. För kalenderåret 2010 bör indexomräkning av dessa skattesatser ske av regeringen i förordning i november 2009 enligt gällande regler i LSE (se 2 kap. 4 a § fjärde stycket och 10 §). Något förslag om indexomräkning i den delen lämnas därför inte i denna promemoria.

Förslaget föranleder ett slopande av 2 kap. 10 § samt ändringar i 2 kap. 1 och 1 a §§ samt 11 kap. 3 § LSE. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2010, den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

7 Fordonsskatt

7.1 Nuvarande system för uttag av fordonsskatt

7.1.1 Inledning

För nya personbilar tas fordonsskatt ut på grundval av deras specifika koldioxidutsläpp per kilometer¹. För äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bestäms fordonsskatten utifrån deras vikt. Även fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar bestäms utifrån deras vikt.

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

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

7.1.2 Närmare om det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet

Den koldioxidrelaterade fordonsskatten för personbilar klass I tas ut med summan av ett grundbelopp (360 kronor) och ett koldioxidbelopp. Skatteberäkningen för bilar som kan drivas med dieselolja innefattar dessutom att denna summa multipliceras med miljö- och bränslefaktorn.

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

Fordon som kan drivas med både alternativa och konventionella bränslen har i princip två olika utsläppsvärden för koldioxid beroende på vilken typ av bränsle som används. I typgodkännanden och vägtrafikregistret saknas emellertid för närvarande i stor utsträckning rättvisande koldioxiduppgifter avseende körning med alternativa bränslen. Detta gäller generellt för bilar som kan drivas med etanol, men också i viss utsträckning för bilar som kan drivas med natur- eller biogas.

Mot bakgrund härav och av att koldioxidutsläppet generellt är lägre om ett fordon drivs med ett alternativt bränsle jämfört med ett konventionellt bränsle, beräknas koldioxidbeloppet med ett lägre belopp. Beloppet är 10 kronor per gram för bilar som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol (se prop. 2005/06:65, s. 89). Om det finns rättvisande koldioxiduppgifter i vägtrafikregistret avseende körning med det alternativa drivmedlet, ska dessa användas. Koldioxidbeloppet beräknas även i dessa fall efter 10 kronor per gram.

Miljö- och bränslefaktorn för dieselbilar är 3,3 för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av 2007 och 3,15 för bilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2007.

Den lägre miljö- och bränslefaktorn infördes den 1 januari 2008 med motiveringen att avgaskraven avseende partiklar och kväveoxider för nya dieselpersonbilar närmar sig kraven för bensinpersonbilar. I propositionen (prop. 2007/08:11, s. 47) till

grund för ändringen uttalade regeringen att skillnaden i utsläpp mellan dieseldrivna och bensindrivna personbilar är mindre i de avgaskrav som blir obligatoriska för nya bilmodeller den 1 september 2009 än i tidigare avgaskrav. Vidare konstaterade regeringen att det redan var runt 90 procent av alla nya diesel-personbilar som uppfyllde de kommande kraven vad gäller utsläpp av partiklar.

Vid sidan av de förslag angående fordonsskatt som redogörs för nedan, har regeringen i 2009 år klimatproposition (prop. 2008/09:162) gjort bedömningen att miljöbilar bör undantas från fordonsskatt i fem år i syfte att påskynda utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. Skattebefrielsen bör tillämpas för bilar som tas i bruk från och med 1 juli 2009. Detta förslag behandlas i en särskild promemoria.

7.2 Ändringar i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade systemet

Förslag: Miljöfaktorn för dieseldrivna personbilar görs om till ett fast miljötillägg. För fordon i den koldioxidrelaterade fordonsskatten tagna i bruk före den 1 januari 2008 föreslås miljötilägget vara 500 kronor och för fordon tagna i bruk efter den 1 januari 2008 föreslås miljötilägget vara 250 kronor. Storleken på bränslefaktorn bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensin och dieselolja. Bränslefaktorn för dieselbilar sänks till 2,55 den 1 januari 2011 som en följd av att skatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter. Den 1 januari 2013 sänks bränslefaktorn ytterligare, från 2,55 till 2,4, som en följd av att energiskatten på dieselolja då höjs med ytterligare 20 öre per liter.

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

Skälen för förslagen:

Miljöfaktorn görs om till ett fast miljö tillägg

Den s.k. miljö- och bränslefaktorn ska beakta diesebilens högre specifika kväveoxidutsläpp (och partiklar för de fordon som inte uppfyller miljöklass 2005 PM) och den lägre energiskatten på dieselloja. Nuvarande miljö- och bränslefaktor är 3,15 eller 3,3 beroende på när fordonet tagits i trafik. Fordonsskatten höjs för närvarande med 30 procent (miljöfaktor 1,3) eller 15 procent (miljöfaktor 1,15) av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbelopp. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 tillämpas den högre miljöfaktorn medan för bilar som tagits i bruk från och med den 1 januari 2008 tillämpas den lägre miljöfaktorn.

Nuvarande utformning innebär att höjningar av koldioxidbeloppet slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar, i synnerhet i de högre utsläppsintervallen. I och med att den koldioxidbaserade fordonsskatten räknas upp med en miljö- och bränslefaktor medför det att skattekostnaden, bl.a. relaterat till kväveoxidutsläpp och partiklar, blir högre ju högre de specifika koldioxidutsläppen är per kilometer. Detta är givetvis inte avsikten. Att bryta ut miljöfaktorn och göra om den till ett fast tillägg på en bestämd nivå i kronor, ger vid skattehöjningar en mer korrekt och rättvis beskattning för dieslbilar med höga specifika koldioxidutsläpp, jämfört med motsvarande bensinbilar. Syftet är att alltså uppnå en mer likformig beskattning i förhållande till avgaskrav. Dessa avgaskrav är lika för bilar upp till 2,5 ton, och det är mycket få dieseldrivna personbilar som väger mer än 2,5 ton.

Miljö tilläggets storlek bör beloppsmässigt motsvara nuvarande miljöfaktor för en genomsnittlig dieseldriven bil. Förslaget är att miljöfaktorn för fordon i det koldioxidrelaterade systemet tagna i bruk efter den 1 januari 2008 görs om till ett fast tillägg på 250 kronor. För fordon tagna i bruk före den 1 januari 2008 föreslås miljö tillägget vara 500 kronor.

Konsekvensen av att göra om miljöfaktorn till ett fast tillägg är att dieseldrivna personbilar med relativt låga specifika koldioxidutsläpp får något högre fordonsskatt och de med relativt höga specifika koldioxidutsläpp får något sänkt fordonsskatt. Detta bör inte ses som en felaktig miljöstyrning, eftersom personbilar oavsett specifika koldioxidutsläpp ska uppfylla samma avgaskrav

och det därför inte kan anses motiverat att miljö tillägget ska skilja sig åt.

Den kvarvarande bränslefaktorn i det koldioxidrelaterade systemet, efter det att miljöfaktorn gjorts om till ett fast tillägg, uppgår till 3,0 oavsett datum för ibruktagande.

Bränslefaktorn kalibreras om

Utgångspunkten är, som nämnts i avsnitt 7.1, att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för en specifik bil oavsett om den drivs med en dieselmotor eller bensinmotor. Den lägre energiskatten på dieselolja, jämförd med energiskatten på bensin, motiverar därför ett skattepåslag för dieslbilar i form av en bränslefaktor i den koldioxidbaserade fordonsskatten eller en högre fordonsskatt i den viktbaserade fordonsskatten.

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

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

Den koldioxidbaserade fordonsskatten ska styra mot lägre utsläpp av koldioxid. Det är därför angeläget att den fördel som dieslbilar ofta idag har med ett lägre koldioxidbelopp inte tas

tillbaka genom en för hög bränslefaktor². I den koldioxidbaserade fordonsskatten leder dock den nuvarande bränslefaktorn till ett för högt totalt skatteuttag för dieslbilar. Eftersom en dieselmotor generellt sett använder bränslet mer effektivt, släpper en bil ut mindre koldioxid per kilometer om motorn drivs med dieselolja jämfört med bensin, om bilarna är lika stora. Nuvarande bränslefaktor är därför för hög, eftersom den bygger på att den sammanlagda skattebelastningen för en genomsnittlig bilist ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. I stället bör utgångspunkten vara att en diesebilist ska betala extra fordonsskatt motsvarande vad denna bilist, räknat per kWh, skulle betalat in i energiskatt på dieselolja om den var lika hög som bensinskatten. Storleken på bränslefaktorn bör därför beräknas utifrån skillnaden i drivmedelskatt för bensin och dieselolja för en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka. Därmed tas hänsyn till att dieslbilar allmänt sett har lägre specifika koldioxidutsläpp per kilometer.

Energiskatten på bensin bör användas som referens vid den nya beräkningen av bränslefaktorn. Energiskatten på bensin, miljöklass 1, är 3,08 kronor per liter (34,2 öre per kWh). På dieselolja, miljöklass 1, är den 1,33 kronor per liter (13,4 öre per kWh)³. Med denna utgångspunkt innebär det att när drivmedelsskatten tas ut på samma sätt för bensin och dieselolja, ska fordonsskatten vara lika för bilar med samma specifika koldioxidutsläpp (gram per kilometer) oavsett om de drivs med bensin eller dieselolja.

Bränslefaktorn uppgår som tidigare nämnts till 3,0 när denna inte ingår som en del av miljö- och bränslefaktorn. Kalibrering utifrån den nya utgångspunkten innebär utbrutet för sig själv att bränslefaktorn sänks från 3,0 till 2,7. Till detta kommer ytterligare sänkningar med anledning av höjd energiskatt på dieselolja.

Bränslefaktorn bör fastställas på ett transparent sätt. I tabell 7.1 visas förslaget, inklusive en känslighetsanalys med alternativa antaganden avseende specifika koldioxidutsläpp och körsträcka. En av utgångspunkterna för beräkningen är att miljötillägget ligger utanför kalibreringen, eftersom avgaskraven inte har något att göra med drivmedelsbeskattningen. Energiskattesubventionen fås genom att multiplicera skillnaden mellan energiskatt på dieselolja

² Samma resonemang gör sig inte gällande avseende dieslbilar i den viktbaserade fordonsskatten eftersom hänsyn inte tas till utsläpp av koldioxid vid bestämmandet av skatten.

³ I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselanvändning av miljöklass 1.

och bensin (inklusive moms) med genomsnittlig körsträcka och drivmedelsförbrukning. Formeln för att kalibrera bränslefaktorn (BF) är:

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

För en ungefärlig genomsnittsbilist, se förslagskolumn i tabell 7.1, innebär det att: $BF = (1360 + 2319) / 1360 \approx 2,7$. Som framgår i tabellen syftar kalibreringen till att vara ungefärlig. Ett viktigt motiv till att avrunda typvärden är att markera att bränslefaktorn inte bör kalibreras vid små förändringar, varken vad gäller någon av parametrarna som rör drivmedelskostnad (specifika koldioxidutsläpp, genomsnittlig körsträcka, drivmedelsförbrukning) eller vid mindre ändringar av uttaget av fordonsskatt. Vid stora förändringar bör dock bränslefaktorn ses över och eventuellt kalibreras om. Det bör vidare noteras att beräkning av bränslefaktorn har beaktat att moms normalt ingår i drivmedelskostnaden.

Tabell 7.1 Antaganden och beräkningar för att kalibrera om bränslefaktorn

		Förslag						
a	CO ₂ -utsläpp per km ^A	gr/km	170	167	180	160	170	170
b	Drivmedelsförbrukning	l/mil	0,6	0,627	0,675	0,600	0,638	0,638
c	Körsträcka ^B	mil	1500	1473	1500	1500	1300	1700
d	Energiskatteskillnad, exkl. moms ^C	kr/l	2,061	2,061	2,061	2,061	2,061	2,061
e	"Energiskattesubvention", exkl. moms	kr	1855	1903	2088	1856	1709	2235
f	"Energiskattesubvention", inkl. moms	kr	2319	2378	2610	2320	2137	2794
g	Fordonsskatt utan miljö tillägg (lika ren som bensindrivna) ^D	kr	1360	1300	1560	1160	1360	1360
h	Dieselbilen bör idag betala (=f+g)	kr	3679	3678	4170	3480	3497	4154
i	Bränslefaktor (h/g)		2,70	2,83	2,67	3,00	2,57	3,05

^A Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp är 167 gram för dieselbilen, genomsnittet för det totala antalet registrerade dieseldrivna personbilar 2008 (Källa: Vägverket).

^B Genomsnittlig körsträcka 2007 för 4 482 060 personbilar är 1473 mil. Källa: SIKAs, Tabell PB12 i <http://sika-institute.se/upload/Statistik/Fordon/Körsträckor%20-%20202007.xls>

^C För dieselolja är energiskatten omräknad till vad den ska vara om man utgår från energiinnehåll och använder bensin som norm.

^D Formeln för fordonsskatten som används är den som föreslås träda i kraft 1 januari 2011, exklusive bränslefaktor och miljö tillägg: $360 + (170 - 120) * 20 = 1\ 360$ kronor.

Konsekvensen av denna komponent i omläggningen är att dieseldrivna personbilar får sänkt fordonsskatt. Dieseldrivna personbilar kommer även fortsättningsvis att betala mer i fordonsskatt än motsvarande bensinbil, men skillnaden blir mindre.

Sänkt bränslefaktor vid höjd skatt på dieselolja

Vid ändringar i relationen mellan energiskatten på bensin och dieselolja ska bränslefaktorn i den koldioxidbaserade fordonsskatten och motsvarande skatteskillnad i den viktbaserade fordonsskatten justeras. Ändringarna i den viktbaserade fordonsskatten behandlas i avsnitt 7.4.

Ändringar av bränslefaktorn som görs i samband med ändrad drivmedelsbeskattning bör kunna förutses på ett överskådligt sätt. Gapet mellan skatt på dieselolja och bensin – där bensinskatt utgör referensnivå – bör bestämma bränslefaktorn med utgångspunkt från kalibreringen ovan.

Om skatten på dieselolja höjs med 0,20 kronor per liter (0,25 kronor per liter inklusive moms) innebär det att gapet mellan energiskatten på bensin respektive dieselolja minskar från 2,061 kronor per liter till 1,861. Det innebär att energiskattesubventionen för dieseln blir 2 094 kronor per år ($1,861 * 1,25 * 1500 * 0,6$). Bränslefaktorn (BF) beräknas med samma formel som ovan:

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

Det innebär, när typbilisten används som grund, att:

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

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

När skatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter den 1 januari 2011 motiverar detta att bränslefaktorn sänks ytterligare, från 2,7 till 2,55. När skatten på dieselolja ytterligare höjs den 1 januari 2013 bör bränslefaktorn sänkas från 2,55 till 2,4.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013. Förslagen föranleder ändringar i 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

7.3 Ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten

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

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Skälen för förslaget: För att förstärka styrningen mot lägre koldioxidutsläpp i den koldioxidrelaterade fordonsskatten, bör det belopp som tas ut per gram koldioxid som bilen släpper ut per kilometer höjas från 15 till 20 kronor. Därmed ges ett ökat incitament till köp av bilar med låga specifika koldioxidutsläpp. För bilar som kan drivas med alkohol eller gas ska nuvarande belopp om 10 kronor per gram koldioxid som bilen släpper ut per kilometer kvarstå. Samtidigt bör utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut höjas från 100 gram till 120 gram koldioxid per kilometer. Ett skäl till att höja utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut från 100 gram till 120 gram, är att öka koldioxiddifferentieringen utan att förändra det totala fordonsskatteuttaget för de bensindrivna personbilarna.

När alla ändringar i fordonsskatten beaktas innebär detta att dieseldrivna personbilar får sänkt fordonsskatt (när även den justerade bränslefaktorn och det utbrutna miljötillägget beaktas). Bensindrivna bilar som släpper ut mer än 180 gram koldioxid per kilometer (motsvarar cirka 0,75 liter per mil) får höjd fordonsskatt, medan bensindrivna bilar som släpper ut mindre än 180 gram får sänkt fordonsskatt. Även etanolbilar får sänkt fordonsskatt. Äldre dieslbilar med mycket låga specifika koldioxidutsläpp kan dock få en begränsad höjning med anledning av att det utbrutna miljötillägget för bilar som tagits i bruk före 2008 är högre än den nuvarande miljöfaktorn för dessa bilar. Höjningen för dessa bilar kan när reformen fått fullt genomslag – fr.o.m. den 1 januari 2013 när bränslefaktorn är 2,4 och med ett miljötillägg på 500 kronor – som mest uppgå till 176 kronor per år.

En markant förändring av det koldioxidrelaterade systemet kan föranleda en ny beräkning av bränslefaktorn, eftersom denna faktor inte bara beror på energiskattesubventionen utan även på fordonsskattens storlek utan bränslefaktor. Skälet är att det vid en högre fordonsskattenivå inte krävs lika hög bränslefaktor. Vid

kalibrering av den nya bränslefaktorn i avsnitt 7.2 har den nu föreslagna ökade koldioxidrelateringen av fordonsskatten beaktats.

I tabell 7.2 nedan visas hur den ökade koldioxidrelateringen inklusive en justerad bränslefaktor efter en höjning på energiskatten på dieselolja med 40 öre per liter (50 öre inklusive moms) påverkar fordonsskatten för ett urval av personbilar med olika specifika koldioxidutsläpp. En sänkt bränslefaktor från 3 till 2,4 ger en lägre fordonsskatt på mellan 800 och 1 000 kronor för dieseldrivna personbilar. Det framgår också att personbilar som kan drivas med alternativt bränsle (t.ex. etanol) får en sänkt skatt med 200 kronor per år, vilket är en följd av att gränsen för när koldioxidbelopp tas ut föreslås ändras från 100 till 120 gram per kilometer.

Tabell 7.2 Exempel på fordonsskatteändring, kronor per år*

Personbil	Ändring i fordonsskatt
Volvo V70 2,4D (diesel, 178 g/km)	-922
Volvo V50 1,6DRIVE (diesel, 118 g/km)	-871
Volvo V50 2,0D, (diesel, 153 g/km)	-940
Saab 9-3 (diesel, 149 g/km)	-943
Saab 9-5 (diesel, 174 g/km)	-925
Volvo V70 2,0 (bensin, 206 g/km)	130
Bensindriven (180 g/km)	0
Bensindriven (120 g/km)	-300
Bensindriven (100 g/km)	0
Alternativbränsledriven	-200

* Förutsättningar: Bränslefaktor 2,4; 15 till 20 kr i koldioxidbelopp; oförändrat grundbelopp på 360 kr; gräns för uttag av CO₂-belopp höjs från 100 till 120; miljö tillägg på 250 kr; 10 kr för alternativbränslebilar

Den höjda skatten på dieselolja med 50 öre inklusive moms innebär för en typbilst att kostnaden för dieselolja samtidigt ökar med 450 kronor per år (0,60 liter per mil*1500 mil*0,50 kronor per liter).

Den ökade koldioxidrelateringen av fordonsskatten kan också beskrivas med hjälp av formler, se tabell 7.3.

Tabell 7.3 Fordonsskatt för lätta fordon den 1 januari 2011¹

Bensindrivna	$360 + (\text{CO}_2\text{utsläpp per km} - 120) * 20$
Dieseldrivna inkl. miljö tillägg 250 kr ^{i i}	$(360 + (\text{CO}_2\text{utsläpp per km} - 120) * 20) * 2,55 + 250$
Dieseldrivna inkl. miljö tillägg 500 kr ^{i i}	$(360 + (\text{CO}_2\text{utsläpp per km} - 120) * 20) * 2,55 + 500$
Alternativbränsledrivna	$360 + (\text{CO}_2\text{utsläpp per km} - 120) * 10$

ⁱ Notera att CO₂-beloppet betalas för utsläppen över 120 gram. Om de specifika koldioxidutsläppen är 120 gram per km eller lägre ska därför uttrycket " $(\text{CO}_2\text{utsläpp per km} - 120) * 20$ " vara lika med noll. För dessa fordon utgörs fordonsskatten endast av grundbeloppet för bensindrivna och alternativbränsledrivna. För dieseldrivna utgörs fordonsskatten av grundbeloppet multiplicerat med bränslefaktor plus miljö tillägg.

^{i i} Bränslefaktorn sänks från 2,55 till 2,4 den 1 januari 2013.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Förslagen föranleder ändringar i 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

7.4 Justeringar i den viktbaserade fordonsskatten för personbilar

Förslag: Fordonsskatten för de bilar som beskattas efter vikt höjs för bensindrivna personbilar med 3 procent och sänks för dieseldrivna personbilar med 4 procent

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

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

Skälen för förslaget: Vid större ändringar av den koldioxidrelaterade fordonsskatten bör följdändringar göras för bilarna i den viktbaserade fordonsskatten. Detta för att undvika att de äldre fordonen, som allmänt sett är sämre från och miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, beskattas lindrigare. Eftersom koldioxidbeloppet höjts från 15 till 20 kronor i den koldioxidbaserade fordonsskatten bör fordonsskatten för de personbilar som beskattas efter vikt höjas i motsvarande grad. Förslaget innebär höjningar för de drygt två miljoner bensindrivna bilarna i det viktbaserade systemet med 3 procent av nuvarande fordonsskattebelopp. Höjningen uppgår till 50 kronor för en bensinbil som väger mellan 1 401 och 1 500 kg. En Volvo V70, eller

annan äldre bensinbil med motsvarande vikt, får cirka 100 kronor per år i höjning, vilket är ungefär i paritet med höjningen för Volvo V70 som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. För dieseldrivna bilar slår höjningen inte igenom då fordonsskatten föreslås sänkas med anledning av höjd skatt på dieselolja, se nedan.

Eftersom energiskatten på dieselolja höjs med sammanlagt 40 öre per liter (se avsnitt 6.2.1), utan att någon motsvarande höjning görs av energiskatten på bensin, bör skillnaden i fordonsskatten mellan bensin- och dieseldrivna personbilar minskas i motsvarande mån. Detta innebär att fordonsskatten för dieselpersonbilar i den viktbaserade fordonsskatten sänks med 4 procent vid den första höjningen av energiskatten på dieselolja med 20 öre per liter (25 öre per liter inklusive moms), och drygt 4 procent vid den andra höjningen. Sänkningarna beaktar ändringar i den koldioxidbaserade fordonsskatten (införande av ett fast miljötillägg, det höjda koldioxidbeloppet och gräns för uttag av koldioxidbelopp). För en dieseldriven personbil i det viktbaserade systemet som väger mellan 1 401 och 1 500 kg innebär detta att fordonsskatten sänks med 227 kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2011 och med ytterligare 227 kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2013. Det motsvarar den ökade kostnaden per år för en bilist som kör 1 500 mil på ett år och har en drivmedelsförbrukning på 0,60 liter per mil när skatten på dieselolja ökar med 25 öre per liter inklusive moms ($0,60 \text{ l per mil} \cdot 1\,500 \text{ mil} \cdot 0,25 \text{ kr per l} = 225 \text{ kr}$). För en dieseldriven personbil i det viktbaserade systemet med den lägsta skattevikten (0-900 kg) sänks fordonsskatten från 2 187 kronor per år till 2 008 kronor per år 2013. Detta kan jämföras med att en dieseldriven personbil i det koldioxidbaserade systemet som släpper ut 100 gram koldioxid per kilometer 2013 får en årlig fordonsskatt på 864 kronor plus miljötillägg på 250 eller 500 kronor per år.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013. Förslagen föranleder ändringar i bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

7.5 Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar

Förslag: Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Detta ska endast gälla för fordon som tas i bruk för första gången efter 2010.

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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

Nuvarande miljö- och bränslefaktor i den koldioxidrelaterade fordonsskatten kommer att medföra förhållandevis stora höjningar av fordonsskatten för vissa dieseldrivna lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar, jämfört med nuvarande fordonsskatt. Även med de sänkningar av bränslefaktorn som föreslås ovan innebär det höjd fordonsskatt. Konsekvenserna av en sådan höjning av fordonsskatten får anses oskäligen för dem som tidigare köpt dessa bilar, framför allt eftersom dessa ofta utgjort en investering i små

eller medelstora företag. Äldre lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar bör därför kvarstå i den viktbaserade fordonsskatten.

I samband med införandet av koldioxidbaserad fordonsskatt för personbilar bestämdes avgränsningen för vilka bilar som skulle omfattas av respektive fordonsskatteuttag utifrån fordonsår och miljöklass. Det innebär att bilar köpta vid samma tidpunkt kunde komma att beskattas med stöd av olika baser, dvs. i princip antingen vikt eller specifika koldioxidutsläpp, beroende på vilken miljöklass som uppfylldes. Detta får anses mindre lämpligt för nu aktuella fordon med hänsyn till att infogande i den koldioxidbaserade fordonsskatten innebär större skattehöjningar för ett stort antal fordon. Den koldioxidbaserade fordonsskatten bör därför endast omfatta nya lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar, dvs. bilar som köpts efter ikraftträdande av förslaget. Det är därför endast bilar som tagits i bruk vid dagen för ikraftträdandet och därefter som ska infogas i den koldioxidrelaterade fordonsskatten.

Fordonsskatten för de vanligast förekommande dieseldrivna lätta lastbilarna kan komma att höjas med 500–3 000 kronor. För bensinfordon kan skatten sänkas med cirka 100 kronor för de mindre lätta lastbilarna. Fordonsskatten för de större bensindrivna lätta fordonen kan höjas med upp till cirka 500 kronor. En temporär konsekvens av förslaget är att nybilsförsäljningen efter den 1 januari 2011 kan påverkas.

Eftersom det inte finns uppgifter om specifika koldioxidutsläpp för bl.a. lätta bussar i vägtrafikregistret, kommer det att krävas att värdena för dessa fordon uppskattas. Detta bör kunna göras på samma sätt som för de personbilar för vilka det inte finns utsläppsvärden avseende koldioxid i vägtrafikregistret.

Förslaget innebär att skillnaderna i beskattning mellan jämförbara lätta lastbilar och personbilar klass I kommer att undanröjas på sikt. Till följd härav undanröjs också förekomsten av att dieseldrivna personbilar huvudsakligen av skatteskal byggs om till och registreras som lastbilar. Förslagets effekter på miljön bedöms inledningsvis vara små, eftersom förslaget inte berör befintliga fordon. Den koldioxidbaserade fordonsskatten kan dock öka efterfrågan på nya fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, eftersom dessa fordon generellt sett får en lägre fordonsskatt jämfört med motsvarande konventionella fordon. På motsvarande sätt kan efterfrågan på konventionella fordon som ger upphov till låga koldioxidutsläpp öka.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Förslaget föranleder ändringar i 1 kap. 1 §, 2 kap. 7 och 11 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) samt 1 och 3 §§ lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

7.6 Fordonsskatt för tunga lastbilar och tunga bussar

Förslag: Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar sänks till EU:s minimiskattenivåer. För tunga elhybridbussar sänks fordonsskatten ytterligare. Ändringarna träder beträffande elhybridbussar i kraft den 1 januari 2010 och i övrigt den 1 januari 2011.

Bakgrunden till förslaget: Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestäms utifrån fordonets vikt och antal axlar och tas ut med olika belopp beroende på om de uppfyller de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005 eller strängare avgaskrav. Den lägre skattenivån för de lastbilar och bussar som uppfyller dessa avgaskrav har bestämts till de miniminivåer som föreskrivs i Eurovinjettdirektivet⁴. Denna skattelättnad upphör dock den 1 oktober 2009 (se prop. 2005/06:167, bet. 2005/06:SkU27, rskr. 2005/06:290).

Skälen för förslaget: Som nämnts ovan i 6.3.1 ska energiskatten på dieselolja höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. Det medför ett högre kostnadsläge för den svenska åkerinäringen och en sämre konkurrenssituation gentemot utländska fordon. För att kompensera den tunga trafiken för ökade skattekostnader, bör fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestämmas till de belopp som motsvarar de miniminivåer som anges i direktiv 1996/62/EG. Genom att tillämpa minimiskattenivåerna redan från 2011 kommer den tunga trafiken att kompenseras fullt ut för det inledande steget av höjningarna av skatten på dieselolja. Det är först vid det andra steget av dieselskattehöjningarna som det blir en nettoskattehöjning för den tunga trafiken.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur, EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, Celex 31999L0062.

Förslaget innebär att alla tunga lastbilar omfattas av sänkningen ned till direktivets miniminivåer. I tabell 7.4 nedan visas förslagets effekter för ett fjärrbilsekipage och för en regionaldistributör.

Tabell 7.4 Typfall över höjd energiskatt på dieselolja 2013 med 40 öre per liter i kombination med sänkt fordonsskatt

	Fjärrbilsekipage, 62 ton	Regionaldistributör, 26 ton
Dieselskattehöjning, kr/l	0,4	0,4
Drivmedelsförbrukning, l/mil	4	2
Typkörsträcka, mil	12 000	6 000
Dieselskattehöjning, kr/år	19 200	4 800
Fordonsskattesänkning, kr/år	12 200	12 200
Netto, kr/år	7 000	-7 400

Tunga bussar i kollektivtrafik med låg energianvändning och låga utsläpp av koldioxid premieras till viss del genom att tunga bussar med exempelvis teknik för drift av gas eller etanol har en betydligt lägre fordonsskatt än dieseldrivna bussar. En buss med teknik för drift av biogas ger möjlighet till mycket låga utsläpp av koldioxid. Vid användning av naturgas är minskningen av koldioxidutsläpp inte lika påtaglig. Även användandet av etanol ger positiva effekter genom minskade utsläpp av koldioxid. Någon lägre skattenivå för bussar som delvis kan drivas med el, s.k. elhybridbussar, finns dock inte. Eftersom dessa även kan drivas med dieselolja är skattenivån densamma som för dieseldrivna tunga bussar.

Hybridisering med el är en lovande teknik för att minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid från tunga bussar. Den största potentialen finns inom tätortstrafik, till exempel stadsbussar. För att ge ett incitament till inköp av elhybridbussar föreslås därför att även elhybridbussar omfattas av den lägre skattenivån som gäller för bussar som inte kan drivas med dieselolja, såsom gas- eller etanoldrivna bussar. Den lägre skatten för elhybridbussar föreslås begränsas till sådana bussar som uppfyller avgaskraven för miljöklass Hybrid. Dessutom bör de kunna återvinna bromsenergi och använda enbart eldrift åtminstone för en begränsad sträcka med en inte alltför begränsad hastighet.

Ändringarna bör beträffande elhybridbussar träda i kraft den 1 januari 2010 och i övrigt den 1 januari 2011. Förslagen föranleder ändringar i 2 kap. 12 § samt bilaga 2 och 3 till vägtrafikskattelagen (2006:227).

8 Konsekvenser

8.1 Inledning

I detta kapitel redovisas miljöeffekter, offentligfinansiella effekter, samhällsekonomiska effekter, effekter vad gäller administrativa kostnader samt effekter för näringsliv och hushåll. Effekter för näringsliv och hushåll redovisas endast översiktligt i kapitel 8. Effekter för specifika företag och hushållstyper redovisas i flertal fall i anslutning till respektive förslag i kapitel 5, 6 och 7.

Det svenska målet för minskade utsläpp av växthusgaser innebär en reduktion av utsläppen av växthusgaser på 40 procent utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS), vilket motsvarar en reduktion av utsläppen med 20 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter (CO₂-e) fram till 2020 jämfört med 1990 års utsläpp. För att nå målet har regeringen bland annat presenterat bedömningar om utvecklade ekonomiska styrmedel i 2009 års klimatproposition (prop. 2008/09: 162, s.12 och 60). Sammantaget ska utvecklade ekonomiska styrmedel minska utsläppen av växthusgaser med två miljoner ton till 2020. Två miljoner ton CO₂-e motsvarar cirka tre procent av utsläppen från Sverige per år. Det är den mängd koldioxid som ungefär släpps ut från användandet av knappt 800 000 personbilar per år (fordonsparken i Sverige består av cirka 4 500 000 personbilar).

Huvuddelen av de reduktionerna av utsläppen av CO₂-e hänförs till förändringar av koldioxidskatten, energiskatten och fordonsskatten som redovisas i denna promemoria. Åtgärderna i klimatpropositionen sammanfattas i tabell 8.1. Förutom reduktion av CO₂-e redovisas även offentligfinansiella effekter i denna tabell.

Tabell 8.1 Åtgärder på skatteområdet i klimatpropositionen (ur prop. 2008/2009, s. 237–239)

Åtgärder	Nettointäkter (mnkr) 2010	Nettointäkter (mnkr) 2011	Nettointäkter (mnkr) 2013	Nettointäkter (mnkr) 2015	CO ₂ - reduktion till år 2015. Miljoner ton
A. Förändrad beskattning utanför EU ETS		395	520	1300	0,68
Den generella CO ₂ –skatten ökas, utöver justering enligt KPI, för att bidra till att nå 2 mnton i CO ₂ -reduktion till år 2020. Tidpunkt och steg bestäms framöver					
-varav höjd CO ₂ skatt från 21 till 30% år 2011 och till 60% år 2015 av generell CO ₂ –skatt, uppvärmning för industri och jordbruket		150	150	650	0,50
-varav höjd 0,8 %-regel till 1,2 % år 2011, slopande år 2015		10	10	40	0,005
-varav minskad återbetalning av CO ₂ -skatten för diesel i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, från 2,38 till 2,10 kr/l år 2011; till 1,70 kr/l år 2013 och till 0,90 kr/l år 2015		85	210	460	0,02
-varav omläggning av energiskatt efter energiinnehåll på fossila bränslen, uppvärmning för hushåll, service och värmeverk, 8 öre/kWh, år 2011		20	20	20	0
-varav införande av energiskatt efter energiinnehåll på fossila bränslen, uppvärmning för industri och kraftvärme och jordbruk, 2,5 öre/kWh, 2011		130	130	130	0,15

	220	115	115	115	115	0
B. Förändrad beskattning inom EU ETS, år 2010 & 2011[#]						
-varav ej genomföra aviserat steg 2 i BP08 som skulle genomförts år 2010	220	220	220	220	220	0
-varav slopad CO ₂ -skatt för industri (från 15% till 0%)		-225	-225	-225	-225	0
-varav 7 % CO ₂ -skatt för kraftvärme (från 15% till 7%)		-90	-90	-90	-90	0
-varav energiskatt för industri och kraftvärme, 2,5 öre/kWh		210	210	210	210	0
-varav CO ₂ -skatt, värmeverk, behålls 94 % av generell nivå		0	0	0	0	0
C. Fordonsskattereform inkl. höjd dieselskatt - Personbilar	-105	-105	-230	-265	0,07	
-varav höjd energiskatt på diesel med 0,20 kr/liter år 2011 och ytterligare 0,20 kr/liter år 2013		110	220	220	220	0,02
-varav sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar pga höjd dieselskatt år 2011 respektive 2013. Föranleder justeringar i det viktbaserade systemet			-95	-190	-190	0
-varav omkalibrerad bränslefaktor för dieseldrivna personbilar i den CO ₂ -relaterade fordonsskatten, inklusive utbruten miljöfaktor ersatt av ett miljötillägg, år 2011			-90	-90	-90	0
-varav ökad CO ₂ -relatering i fordonsskatten från 15 till 20 kr (gram/km) år 2011.			85	85	85	0,05
-varav justeringar i det viktbaserade systemet för bensindrivna		60	60	60	60	0
-varav fem års fordonsskattebefrielse för miljöbilar, från 1/7 -09 (ett års befrielse=70 mnkr)	-105	-175	-315	-350	-350	0,005

Förslag om undantag från fem års fordonsskattebefrielse för miljöbilar, slopad avfallsförbränningsskatt, skatt på fluorerade växthusgaser samt stöd till biogasproduktion och spridning av energiteknik redovisas inte i denna promemoria.

8.2 Offentligfinansiella effekter

Regeringen har i klimatpropositionen uttalat att framtida skattehöjningar på energi- och miljöområdena för företag bör balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen så att den sammanlagda skatten för företagen inte ökar. På samma sätt bör framtida skattehöjningar för hushåll balanseras av till exempel sänkt inkomstskatt (prop. 2008/09:162, s. 62). De offentligfinansiella effekterna till följd av förslagen blir följaktligen neutrala med beaktande av skattesänkningar för hushåll och företag. Inga sådana skattesänkningar föreslås dock i denna promemoria.

I tabell 8.2 nedan redovisas offentligfinansiella effekter av tillkommande förslag jämfört med vad som redovisats i klimatpropositionen. Det bör noteras att siffrorna i tabellen kan komma att revideras i samband med budgetpropositionen för 2010 och påföljande år, allteftersom ny information om storleken på skattebaserna blir tillgänglig. I tabellen redovisas nettoeffekter som beaktar indirekta effekter på skatteintäkterna året när åtgärden genomförs. Jämfört med åtgärdens bruttoeffekt speglar nettoeffekten mer korrekt hur de offentliga finanserna påverkas samt den faktiska skattekostnaden för hushåll och företag. Vid exempelvis en höjning av skatten på dieselolja ingår ökade momsintäkter (hushåll) och att skatten är avdragsgill (företag) i den redovisade nettointäkten¹.

¹ För beräkning av bruttoeffekter samt nettoeffekter, se vidare Beräkningskonventioner 2009. En rapport från skatteekonomiska enheten i Finansdepartementet oktober 2008.

Tabell 8.2 Offentligfinansiella effekter, miljarder kronor (åtgärder som inte redovisats i klimatpropositionen)

Åtgärder	Nettointäkter	Nettointäkter	Nettointäkter
	2011	2013	2015
Höjd CO ₂ -skatt till generell CO ₂ -skatt på naturgas och gasol som drivmedel till 70 % år 2011, 80 % år 2013 och 100 % år 2015 av generell CO ₂ -skatt	0,01	0,01	0,03
Slopad energiskatt på råttalolja år 2011	0	0	0
Införande av energiskatt samt höjd CO ₂ -skatt från 21 till 30 % år 2011 och därefter höjd CO ₂ -skatt till 60 % år 2015 av generell CO ₂ -skatt, dieselolja för arbetsmaskiner i gruvor	0,03	0,03	0,09
Summa	0,04	0,04	0,12

8.3 Miljöeffekter

Det finns uppenbara svårigheter att korrekt ange minskning av CO₂-e utsläpp för respektive skatteförändring. Det finns många faktorer som påverkar utsläppen såsom oljepris, teknisk utveckling och konjunkturutveckling. I syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen genomförs en kontrollstation 2015. Kontrollstationen kan komma att leda till justeringar av styrmedel. På grund av denna kontrollstation anges minskningar av utsläppen till 2015. Det ska dock noteras att de minskningar av utsläppen om 0,60 miljoner ton CO₂-e som följer av tillkommande förändringar av styrmedel, främst koldioxidskatteökning, kan förväntas ske efter 2015. För redovisning av miljöeffekter, se även tabell 8.1.

8.3.1 Åtgärder utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter

Förslaget om att 2011 höja koldioxidskatten från 21 till 30 procent av den generella nivån för fossila uppvärmningsbränslen för industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter och för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bedöms leda till att koldioxidutsläppen minskar med 0,15 miljoner

ton per år. När skatten ytterligare höjs till 60 procent 2015 bedöms de årliga koldioxidutsläppen minska med 0,5 miljoner ton per år.

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

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

Förslaget om att införa energiskatt per energiinnehåll med 2,4 öre per kWh för fossila uppvärmningsbränslen för industrin utanför handelssystemet och för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bedöms leda till att koldioxidutsläppen begränsas med 0,15 miljoner ton per år.

8.3.2 Åtgärder inom EU:s system för handel med utsläppsrätter

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

Förslaget om att sänka koldioxidskatten från 15 till 7 procent i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet innebär tillsammans med införandet av energiskatt på fossila uppvärmningsbränslen med 2,4 öre per kWh ungefär samma totala skattebelopp som i dag för eldningsolja. Skatten på naturgas ökar dock med motsvarande 0,8 öre per kWh jämfört med nuvarande nivå i kraftvärmeanläggningar. Nuvarande koldioxidskatt i värmeverken

på 94 procent av generell nivå kvarstår. Det innebär följaktligen att de föreslagna ändringarna som rör kraftvärme- och värmeverk inom handelssystemet inte försvårar uppfyllandet av målet för andel förnybar energi jämfört med nuvarande regler.

8.3.3 Fordonsskattereform inklusive höjd energiskatt på dieselolja

Totalt sett bedöms fordonsskattereformen inklusive höjd energiskatt på dieselolja minska koldioxidutsläppen med cirka 0,15 miljoner ton per år. Cirka hälften av utsläppsreduktionen bedöms komma från personbilar och hälften från övriga fordon. Den höjda energiskatten på dieselolja bedöms bidra med utsläppsreduktioner på cirka 0,1 miljoner ton av dessa och övriga 0,05 miljoner ton följer av den ökade koldioxidrelateringen av fordonsskatten. I beräkningen av minskade koldioxidutsläpp genom höjd energiskatt på dieselolja från den tunga trafiken har beaktats att ekonomitankning bedömts öka något.

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

8.4 Samhällsekonomiska effekter

Beskattning är det styrinstrumentet utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter som bedöms leda till att uppsatta mål kan nås kostnadseffektivt, d.v.s. till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Konjunkturinstitutet har analyserat vissa skatteförslag från Klimatberedningen². Analysen visar att en minskad nedsättning av koldioxidskatten för industri utanför handelssystemet och för jord-

² En samhällsekonomisk granskning av Klimatberedningens handlingsplan för svensk klimatpolitik. Konjunkturinstitutet Specialstudie nr 18 juni 2008.

och skogsbruket leder till reduktion av koldioxidutsläpp till en låg marginalkostnad. Dessa åtgärder kan således motiveras av samhällsekonomiska skäl. I sammanhanget bör också nämnas att den energiintensiva industrin i allt väsentligt ingår i handelssystemet och därmed inte påverkas av dessa minskade nedsättningar. Risken för koldioxidläckage bedöms därför vara mindre i dag än innan den energiintensiva industrin var inkluderad i handelssystemet.

Även förslaget om höjd begränsningsnivå inom 0,8-procentregeln till 1,2 procent med slopande av regeln 2015 bedöms öka den samhällsekonomiska effektiviteten. Förslagen om energiskatt per energiinnehåll för fossila uppvärmningsbränslen, med dels 2,4 öre/kWh för industri utanför handelssystemet samt för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna, dels 8 öre/kWh för hushåll, service och värmeverk bedöms främja att målen om andel förnybar energi och effektivare energianvändning nås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

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

8.5 Administrativa kostnader

De administrativa kostnaderna för Skatteverket bedöms reduceras marginellt till följd av förslaget om att slopa 0,8-procentsregeln. Slopande medför även ett enklare regelverk för berörda företag. Ungefär 20 industriföretag inom främst asfalt- och textilsektorerna och drygt 600 växthusföretag får i dag koldioxidskattenedsättning med stöd av 0,8-procentsregeln. Sänkningen av fordonsskatten för tunga fordon ned till EU:s miniminivå innebär en förenkling av fordonsskatteuttaget, vilken bedöms underlätta för både Skatteverket och berörda fordonsägare. Övriga förslag bedöms inte leda till nämnvärt förändrade administrationskostnader.

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

8.6 Effekter för näringslivet

Enligt regeringens klimatproposition bör skatthöjningar på energi- och miljöområdena för företag balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen så att den sammanlagda skatten för företagen inte ökar. Fördelnings- och övergångseffekterna blir därvid beroende på vilka balanserade skattesänkningar som föreslås.

Som tidigare nämnts i avsnitt 8.2 föreslås inga sådana sänkningar i denna promemoria. Hur skattesänkningarna för företagen ska utformas övervägs i annan ordning.

För att mildra negativa fördelnings- och övergångseffekter genomförs även skatthöjningarna stegvis och varsamt.

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

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

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

Om framtida skatthöjningar på energi- och miljöområdet för företag balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen blir det

sammanlagda skatteuttaget inte högre för företagen. Det innebär att vissa företag med låg förbrukning av fossila bränslen sannolikt kan få lägre skattekostnader jämfört med i dag medan företag med hög förbrukning av sådana bränslen sannolikt kan få högre skattekostnader. Vilka företag som sammanlagt får lägre eller högre skattekostnader beror dock på hur sänkningarna av skatten för företagen utformas. Skatteförändringarna kan alltså leda till att en hel del företag får en positiv utveckling. De positiva effekterna kan bli speciellt påtagliga för producenter av förnybar energi och för företag som producerar energisnåla produkter. Den samlade effekten beror även på ersättningsmöjligheter till andra bränslen, effektiviseringsmöjligheter, möjligheter att övervältra skattekostnaden på löntagare och på marknadssituationen, dvs. möjligheter att överföra skattekostnaden på köparen.

I tabell 8.3 redovisas de samlade effekterna av förslagen i promemorian på en aggregerad nivå för industri utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, transporter med tunga lastbilar (där åkerinäringen utgör en central del) samt för jordbruket och skogsbruket.

Tabell 8.3 Skatteförändringar för industri utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS), transporter med tunga lastbilar samt jordbruket och skogsbruket i förhållande till nettoomsättning år 2015

Sektor	Nettoomsättning, miljarder kronor	Nettoskattekostnad, miljarder kronor	% av nettoomsättning
Industri utanför EU ETS	1 027	0,750	0,0007 %
Transporter med tunga lastbilar *	73	0,070	0,09 %
Jordbruket	45	0,435	0,93 %
Skogsbruket	42	0,210	0,50 %

Källa: Nettoomsättning FRIDA-databasen för 2006. Skattekostnader i 2009-års skattesatser.

* I kategorin *Transporter med tunga lastbilar* ingår merparten av åkerinäringen, men också tunga lastbilstransporter som inte utförs av åkerinäringen. Åkerinäringens användning av lätta fordon med totalvikt på högst 3,5 ton saknas.

8.6.1 Effekter för industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter

Förslaget om energiskatt med 2,4 öre per kWh på fossila uppvärmningsbränslen och en koldioxidskatt på 60 procent av den

generella koldioxidskattenivån, ökar nettoskattekostnaden med ungefär 750 miljoner kronor för företagen utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter 2015. Denna ytterligare skattekostnad utgör en ringa andel av den aggregerade nettoomsättningen för industrierna utanför handelssystemet: 0,0007 procent. Om enbart industrier utanför handelssystemet som förbrukar fossila bränslen omfattas, blir skattekostnadens andel av nettoomsättningen något högre: 0,001 procent.

För industrin utanför handelssystemet bedöms därför effekterna av skattehöjningarna generellt sett bli marginella, eftersom dessa industrier överlag har låga energikostnader för uppvärmning samt oftast har goda möjligheter att byta från fossila till icke fossila bränslen.

8.6.2 Effekter för åkerinäringen

Den ökade nettoskattekostnaden med 70 miljoner kronor i tabell 8.3 beaktar både höjningen av energiskatten på dieselolja med 40 öre per liter och att fordonsskatten för tunga lastbilar sänks till EU:s minimiskattenivå³.

För de tunga lastbilstransporterna, inklusive åkerinäringens transport av gods på väg, blir de totala effekterna små, eftersom effekterna av höjningarna av energiskatten på dieselolja motverkas av sänkningar av fordonsskatten.

8.6.3 Effekter för jordbruket

Förslaget om den sänkta återbetalningen av koldioxidskatten för dieselolja till arbetsmaskiner samt höjningen av energiskatten på dieselolja med ytterligare 40 öre per liter står för nästan hela nettokostnaden för jordbruket om 435 miljoner kronor i tabell 8.3.

Den sänkta återbetalningen av koldioxidskatten på dieselolja har störst betydelse. De högre skattekostnaderna för fossil bränsleanvändning leder till lägre vinster för företagen inom jordbruksnäringen, speciellt för jordbruk som är fossilbränsle-intensiva och har små möjligheter att ersätta fossila bränslen med biobränslen. Skattehöjningarna motsvarar cirka 5 procent av

³ Av den totala dieseloljeförbrukningen antas 45 procent användas i tunga lastbilar, som också får sänkt fordonsskatt. Den övriga dieseloljan antas förbrukas i personbilar, lätta lastbilar, tunga bussar och arbetsmaskiner.

företagsinkomsten (netto) för jordbruksnäringen⁴. Förslagen medför störst påverkan för växtodlingsföretag med specialgrödor (sockerbetor och fabrikspotatis) och minst påverkan för nötköttföretag med extensiva grödor (betesvall och permanent betesmark). De höjda skattekostnaderna minskar lönsamheten, vilket kan medföra konsekvenser för markägaren i form av lägre markpriser och lägre arrende. Då hälften av arealen är arrenderad skulle det i så fall kunna innebära att brukarna och därmed produktionen totalt sett drabbas i mindre utsträckning av skattehöjningarna och effekten därmed dämpas.

8.6.4 Effekter för skogsbruket

För skogsbruket är det den sänkta återbetalningen av koldioxidskatten för dieselolja till arbetsmaskiner samt höjningen av energiskatten på dieselolja med ytterligare 40 öre per liter som står för nettokostnaden på 210 miljoner kronor i tabell 8.3.

Effekten kan bli ökade priser på avverknings tjänster där arbetsmaskiner används, vilket kan leda till minskad efterfrågan och lägre avverkningsvolym i skogsbruket. Utbudet av skogsråvara kan på kort sikt reduceras men Skogsstyrelsen bedömer dock att effekterna blir relativt små i ett nationellt perspektiv⁵.

8.7 Effekter för hushållen

För att mildra negativa fördelnings- och övergångseffekter genomförs skattehöjningarna stegvis och varsamt. Enligt regeringens klimatproposition bör skattehöjningarna för hushåll balanseras av till exempel sänkt inkomstskatt så att den sammanlagda skatten för hushållen inte ökar. Som tidigare nämnts i avsnitt 8.2 föreslås inga sådana sänkningar i denna promemoria. Fördelnings- och övergångseffekterna blir därvid beroende på vilka balanserade skattesänkningar som föreslås.

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

- Substituera till andra bränslen som inte får höjd skatt.

⁴ Företagsinkomsten (netto) år 2007 redovisas till 8 371 miljoner kronor. Se EAA, Ekonomisk kalkyl för jordbrukssektorn, JO 45 SM 0901.

⁵ Effekter av energiskatteförändringar i skogsnäringen, Skogsstyrelsen 2008.

- Effektivisera bränsleanvändningen.
- Ändra sina konsumtions- och transportmönster.

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

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

Generellt får hushållen marginellt högre direkta skattekostnader till följd av förslagen i denna promemoria.

9 Författningskommentarer

9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.1

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

2 kap.

1 §

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

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan den nuvarande lydelsen av paragrafens första stycke innefattar således dels den indexomräkning som skett mellan åren 2008 och 2009, dels de förslag till skattesatsförändringar som presenteras i avsnitten 5.3 och 6.4 i denna promemoria. Dessa förslag rör den indexomräkning av koldioxid- och energiskattesatserna som grundar sig på en prognostiserad prisutveckling under perioden juni 2008 och juni 2009 samt därutöver en höjning av koldioxidskatten med belopp motsvarande 1 öre per kg koldioxid. För exempelvis bensin, miljöklass 1, utgjorde således den totala skatten per liter under 2008 5,29 kronor (varav 2,95 kronor energiskatt och 2,34 kronor koldioxidskatt) och under 2009 5,52 kronor per liter (varav 3,08 kronor energiskatt och 2,44 kronor koldioxidskatt). Indexomräkningen innebär en sänkning av skattebeloppen från 3,08 till 3,06 kronor för energiskattens del och från 2,44 till 2,42 kronor för koldioxidskattens del. Vad

gäller koldioxidskatten tillkommer dock den höjning av koldioxidskatten som föreslås i avsnitt 5.2, motsvarande 1 öre per kg koldioxid. Detta innebär för bensinens del en koldioxidskattesats om 2,44 kronor per liter, dvs. den sammantagna effekten av indexomräkning och höjning med 1 öre per kg koldioxid resulterar i samma beloppsmässiga koldioxidskatt, uttryckt per liter för åren 2009 och 2010.

Paragrafens *andra stycke* om indexomräkning slopas, i likhet med reglerna om sådan omräkning i 2 kap. 10 §, eftersom indexomräkningen beaktas vid fastställandet av skattesatserna i paragrafens första stycke. Bestämmelser om indexomräkning för koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen, som genomförs av regeringen i förordning inför nästkommande kalenderår, återinförs dock inför kalenderåret 2012. Detta sker lagtekniskt genom en ändring i 2 kap. 1 a §, se vidare författningskommentaren i anslutning till detta lagrum under avsnitt 9.2 nedan.

11 kap.

3 §

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

Som framgår av avsnitt 6.4 tillämpas till följd av lagändringen indexomräkning för kalenderåret 2011 och framåt av regeringen, genom förordning, med stöd av bestämmelserna i paragrafens *andra* och *tredje stycken*. Av tydlighetsskäl läggs i samband med lagändringen samtliga materiella regler för indexomräkningen i anslutning till skattesatserna för bränslen respektive el. Detta innebär alltså att samtliga relevanta regler för bestämmandet av energiskatten på el finns i 11 kap. 3 § och inte att indexomräkningen, som i dag, sker med stöd av en hänvisning till motsvarande regler för bränslen i 2 kap. 10 §.

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.2

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

1 kap.

10 §

Begreppet kraftvärmeproduktion utgör ett kriterium i 6 a kap. 1 § 17 a respektive 3 § för att skattelättnader ska ges för bränslen som används för att framställa värme vid sådan produktion. Genom ändringen, som behandlas i avsnitt 5.5, skärps förutsättningarna för att skattelättnader kan aktualiseras. Den elverkningsgrad som måste vara uppfylld vid produktionen skärps från fem till femton procent. Som hittills, ska skattelättnaden vara kopplad till den momentana effektiviteten och inte en konstruktivt högsta möjliga effektivitet (jfr prop. 2005/06:125 s. 54).

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2011, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som föreslås gälla för 2010 framgår av lagförslag under avsnitt 1.1.

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan lagförslag 1.1 och förevarande förslag innefattar ett flertal olika åtgärder. En justering sker av samtliga skattesatser utifrån en prognostiserad förändring av den allmänna prisutvecklingen (jfr avsnitt 6.4). Denna justering sker av föregående års skattesatser. Vidare görs, en omläggning av *energiskattesatserna* efter energiinnehåll som innebär justeringar av skattenivåerna för samtliga uppvärmningsbränslen (jfr avsnitt 6.1.4). Vidare höjs energiskatten på diesel (bränsle enligt punkten 3 b) enligt vad som utvecklats i avsnitt 6.2.1. Dessutom höjs koldioxidskatten för naturgas och gasol för drivmedelsanvändning, se avsnitt 5.9.

1 a §

Till följd av att skatten på råttolja slopas upphör den nuvarande lydelsen av paragrafen (jfr avsnitt 6.1.3). I den nya lydelsen av paragrafen införs samtliga regler för den indexomräkning, som regeringen åläggs att göra i förordning för kalenderåret 2012 och framåt för koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen (jfr

avsnitt 6.4). 2012 års koldioxid- och energiskattesatser kommer således att framgå av förordning, medan däremot 2013 års skattesatser följer av lagförslag under avsnitt 1.3 i denna promemoria (se nedan avsnitt 9.3).

2 §

Ändringen i *första stycket* är en följdändring av att skatten på råttallolja enligt hittillsvarande lydelse av 1 a § slopas. I *andra stycket* görs endast en smärre redaktionell ändring.

4 §

Ändringen i *första stycket* är en följdändring av att skatten på råttallolja enligt hittillsvarande lydelse av 1 a § slopas. I övrigt görs i paragrafen endast smärre redaktionella ändringar.

11 §

Till följd av att skattefriheten för metan som framställts av biomassa (biogas) ska åstadkommas genom avdrag i deklarationen enligt regler i 7 kap. 4 §, slopas nuvarande regeln i *första stycket 1* om undantag från skatteplikt för denna produkt (jfr avsnitt 6.3). Följdändringar är att numreringen av punkterna i paragrafens första stycke samt hänvisningen i andra stycket till en punkt i första stycket ändras. I övrigt görs endast smärre redaktionella ändringar i paragrafen.

4 kap.

12 §

Ändringen i *första stycket* är en följdändring av att skatten på råttallolja enligt hittillsvarande lydelse av 1 a § slopas. I övrigt görs i paragrafen endast en smärre redaktionell ändring.

13 §

Till följd av att skatten på råttallolja slopas upphör punkten 1 i *första stycket*. I övrigt görs endast smärre redaktionella ändringar i paragrafen.

6 kap.

4 §

I *andra stycket* ändras hänvisningen till punkt i 2 kap. 11 § första stycket, till följd av att undantaget från skatteplikt för biogas

ersätts med ett avdrag (jfr ovan under 2 kap. 11 §). I övrigt görs smärre redaktionella ändringar i paragrafen.

6 a kap.

1 §

Punkten 9

Som vidare utvecklas i avsnitt 5.4, 5.8 och 6.1.4.2 ändras skatte-reglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. Ändringarna innebär att en *energiskatt* i dessa fall tas ut med belopp som motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån för bränslet enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att befrielse medges med 70 procent av energiskatten. Vad gäller *koldioxidskatten* görs en åtskillnad mellan om bränsleförbrukningen sker i en anläggning som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter eller inte. I det fall anläggningen omfattas av handelssystemet slopas koldioxidskatten helt, vilket åstadkoms genom befrielse för 100 procent av koldioxidskatten. I övriga fall höjs koldioxidskatten från dagens 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 9 b sänks från 79 till 70 procent.

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

Till följd av att skatten på råttolja slopas (jfr avsnitt 6.1.3) faller regleringen för råttolja bort under rubriken ”Bränsle som inte ger skattefrihet”. Skattelättnader för råttolja har hittills, vid förbrukning för ändamål som avses i punkten 9, åstadkommit genom särskilda regler i 2 §.

Punkten 10

Som vidare utvecklas i avsnitt 5.4 och 6.1.4.2 ändras skattereglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid yrkesmässig växthusodling. Ändringar innebär att en *energiskatt* i detta fall tas ut med belopp som motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån för bränslet enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att befrielse medges med 70 procent av energiskatten. Vad gäller *koldioxidskatten* höjs den från dagens 21 till 30 procent av den generella

koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 10 sänks från 79 till 70 procent.

Beträffande råttallolja, jfr vad som sagts ovan under punkten 9 b.

Punkten 11

Som vidare utvecklas i avsnitt 5.4 och 6.1.4.2 ändras skattereglerna för bränslen som förbrukas för drift av stationära motorer eller som uppvärmningsbränsle vid yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Yrkesmässig växthusodling regleras av punkten 10 ovan, medan övriga delar av de angivna sektorerna får sina skattelättnader med stöd av den aktuella punkten 11. Ändringarna innebär att energiskatt tas ut med belopp som motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån för bränslet enligt 2 kap. 1 §. Detta åstadkoms genom att en befrielse medges med 70 procent av energiskatten. Vad gäller *koldioxidskatten* höjs den från dagens 21 till 30 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i punkten 10 sänks från 79 till 70 procent.

Beträffande råttallolja, jfr vad som sagts ovan under punkten 9 b.

Punkten 14

Skattelättnader för diesel som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet regleras i dag av punkten 14. Till följd av att skattelättnaden från och med den 1 januari 2011 avses att ges i ett fast penningbelopp, och inte som hittills som en procentuell andel av den generella koldioxidskatten, åstadkoms fortsättningsvis skattelättnaden genom bestämmelser i 2 § (jfr avsnitt 5.6). Innehållet i punkten 14 slopas således.

Punkten 17

I denna punkt regleras skattelättnader på bränslen som förbrukas för framställning av värme i vissa anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. I fråga om anläggningar inom handelssystemet, vars verksamhet utgör en tillverkningsprocess i industriell verksamhet följer skattelättnaderna av punkten 9 a. För övriga anläggningar gäller enligt punkten 17 olika skattregler beroende på om det rör sig om framställning av värme genom kraftvärmeproduktion (jfr definitionen i 1 kap. 10 §), se punkten a eller övrig värmeproduktion, se punkten b. Genom de nu föreslagna ändringarna ändras skattebefrielsens omfattning vid förbrukning för framställning av värme

genom kraftvärmeproduktion; vad gäller energiskatten sker en sänkning från tidigare 100 till 70 procent och i fråga om koldioxidskatten ökas befrielsen från 85 till 93 procent. Som anges i avsnitt 5.8 innebär denna omläggning att det samlade skatteuttaget för kraftvärmeanläggningarna i princip blir detsamma 2011 som under 2009 och 2010.

Beträffande råttallolja, jfr vad som sagts ovan under punkten 9 b.

2 §

Genom paragrafen regleras koldioxidskattelättnader för diesel som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Skattelättnader vid sådan förbrukning har hittills reglerats i 1 § 14. Till följd av att skattelättnaden från och med den 1 januari 2011 avses att ges i ett fast penningbelopp, och inte som hittills som en procentuell andel av den generella koldioxidskatten, åstadkoms fortsättningsvis skattelättnaden genom bestämmelser i 2 § (jfr avsnitt 5.7). Den tidigare lydelsen av paragrafen reglerade beskattning av råttallolja och slopas således till följd av att beskattningen av detta bränsle slopas.

3 §

I paragrafen regleras skattelättnader för bränslen som förbrukats för framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än sådan som sker i anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Tillämpningsområdet för paragrafen torde dock vara ringa, eftersom i praktiken all svensk kraftvärmeproduktion i dag bedöms omfattas av handelssystemet. Beskattningen av bränslen för sådan värmeproduktion som anges i paragrafen följer reglerna för bränsle som förbrukas inom industrin utanför handelssystemet, se 6 a kap. 1 § 9 b. Jfr avsnitt 5.4 och 6.1.4.2.

Genom de nu genomförda ändringarna slopas tidigare regler i paragrafens *andra stycke* om successivt ökande koldioxidskattelättnader, jfr avsnitt 5.5.

5 §

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

7 kap.**1 §**

Till följd av att skatten på råttallolja slopas (jfr avsnitt 6.1.3) tas regleringen för råttallolja bort i paragrafens *andra stycke*.

3 §

I ett nytt *andra stycke* i paragrafen införs ett krav på att hållbarhets- kriterierna i direktivet om förnybar energi måste vara uppfyllda för att skattelättnader ska få ges enligt paragrafen, jfr avsnitt 6.3.

4 §

Genom paragrafens *första stycke* regleras skattefriheten för biogas (metan som framställts av biomassa). Tidigare har skattefriheten åstadkommit genom undantag från skatteplikt enligt 2 kap. 11 § första stycket 1. Jfr avsnitt 6.3. Genom *andra stycket* införs ett krav på att hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi måste vara uppfyllda för att skattelättnader ska få ges enligt paragrafen, jfr avsnitt 6.3.

8 kap.**1 §**

Till följd av att skatten på råttallolja slopas (jfr avsnitt 6.1.3) tas regleringen för råttallolja bort i paragrafens *fjärde stycke*.

9 kap.**2 §**

Till följd av att skatten på råttallolja slopas (jfr avsnitt 6.1.3) tas regleringen för råttallolja bort i paragrafens *andra stycke*.

5 §

Ändringarna i paragrafens *andra stycke b* samt *fjärde stycket* följer av att skatten på råttallolja slopas (jfr avsnitt 6.1.3). I *tredje stycket* görs en mindre redaktionell ändring. Ändringarna i *andra stycket c* följer av dels den slopade skatten på råttallolja, dels de ändrade reglerna för beskattning av bränslen som förbrukas i tillverknings- processen i industriell verksamhet eller för yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet (jfr i denna del avsnitt 5.4 och 6.1.4.2).

7 §

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

8 §

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

9 §

Procentsatsen, för när koldioxidskattelättnader enligt *första stycket* medges höjs från 0,8 till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde, jfr avsnitt 5.6. I övrigt sker ändringar i detta stycke som en följd av att skatten på råttolja slopas, jfr avsnitt 6.1.3. I *tredje stycket* görs en smärre redaktionell ändring.

9 b §

I *andra stycket* sker ändringar i detta stycke som en följd av att skatten på råttolja slopas, jfr avsnitt 6.1.3. I övrigt görs smärre redaktionella ändringar i paragrafen.

9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.3

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

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2013, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som föreslås gälla för 2011 framgår av lagförslag under avsnitt 1.2. För 2012 sker indexomräkning med stöd av 2 kap. 1 a § (jfr författningskommentaren under detta lagrum under avsnitt 9.2). 2012 års skattesatser framgår således av en förordning som utfärdas av regeringen innan november månads utgång år 2011.

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan åren 2011 och 2013 avser *dels* justeringar av samtliga skattesatser utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen från

föregående år (jfr avsnitt 6.4), *dels* därutöver en höjning av energiskatten på diesel med 20 öre per liter (se avsnitt 6.2.1). Dessutom höjs koldioxidskatten på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning, se avsnitt 5.9.

1 a §

Eftersom skattesatserna för 2013 genom förslag i denna promemoria omräknas utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen under perioden fram till och med juni 2012, flyttas den indexomräkning som sker med stöd av 1 a § fram och görs först inför kalenderåret 2014.

6 kap.

2 §

Genom paragrafen regleras koldioxidskattelättnader för dieselolja som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Denna skattelättnad sänks för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2013 till 1,70 kronor per liter, jfr avsnitt 5.7.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, lagförslag 1.4

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

2 kap.

1 §

Nya skattebelopp, som tillämpas från och med den 1 januari 2015, anges i tabellen i paragrafens *första stycke*. De skattebelopp som föreslås gälla för 2013 framgår av lagförslag under avsnitt 1.3. För 2014 sker indexomräkning med stöd av 2 kap. 1 a § (jfr författningskommentaren under detta lagrum under avsnitt 9.2). 2014 års skattesatser framgår således av en förordning som utfärdas av regeringen innan november månads utgång år 2013.

De förändringar som sker i skattebeloppen mellan åren 2013 och 2015 avser *dels* justeringar av samtliga skattesatser utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen från föregående år (jfr avsnitt 6.4), *dels* därutöver en höjning av

koldioxidskatten på naturgas och gasol för drivmedelsanvändning, se avsnitt 5.9.

1 a §

Eftersom skattesatserna för 2015 genom förslag i denna promemoria omräknas utifrån prognostiserade förändringar av den allmänna prisutvecklingen under perioden fram till och med juni 2014, flyttas den indexomräkning som sker med stöd av 1 a § fram och görs först inför kalenderåret 2016.

6 a kap.

1 §

Punkterna 9 b, 10, 11 och 13

Genom ändringarna genomförs det andra steget av höjningen av koldioxidskatten för förbrukning inom de aktuella sektorerna, jfr avsnitt 5.4. Koldioxidskatten höjs således till 60 procent av den generella koldioxidskattnivå, som för respektive bränsle följer av 2 kap. 1 och 1 a §§. Detta åstadkoms genom att den procentuella befrielsen i de aktuella punkterna sänks till 40 procent.

2 §

Genom ändringen genomförs det tredje steget av höjningen av koldioxidskatten för dieselolja som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet, jfr avsnitt 5.7. Koldioxidskattelättnaden för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2015 sänks till 90 öre per liter.

3 §

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

7 kap.**1 §**

Paragrafens *andra stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 5.6).

8 kap.**1 §**

Paragrafens *fjärde stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 5.6).

9 kap.**2 §**

Paragrafens *andra stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 5.6).

5 §

Paragrafens *femte stycke* slopas. Detta är en följd av att de koldioxidskattelättnader, som hittills kunnat ske med stöd av den s.k. 0,8-procentsregeln, slopas (jfr avsnitt 5.6).

9.5 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 1.5

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

Bilaga 2

Sådana bussar som uppfyller kraven för den i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränsle angivna Miljöklass Hybrid samt med möjlighet att med endast eldrift framföras en sammanhängande vägsträcka om minst en km med en hastighet av minst 50 km/h, jämställs vad gäller skattenivån med bussar som inte kan drivas med dieselolja. De elhybridbussar som inte uppfyller dessa förutsättningar beskattas, liksom tidigare, på samma sätt som bussar som kan drivas med dieselolja.

9.6 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227). lagförslag 1.6

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

1 kap.

1 §

Ändringen i paragrafens *andra stycke* innebär att även lätta bussar och lätta lastbilar i vissa fall ska beskattas enligt vägtrafikskattelagen och inte som tidigare enbart enligt lagen om särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Se kommentaren till 2 kap. 7 §.

2 kap.

7 §

Genom ändringen i *första stycket* kommer även personbilar klass II, lätta lastbilar och lätta bussar att omfattas av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. För dessa kategorier av fordon begränsas dock skatteuttaget inom ramen för den koldioxidbaserade fordonsskatten till fordon som blivit skattepliktiga från och med den 1 januari 2011. För övriga lätta bussar och lätta lastbilar tas fordonsskatt ut enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Av *andra stycket* framgår att den i 2 kap. 10 § angivna miljö- och bränslefaktorn för bilar som kan drivas med dieselolja ersätts med dels en bränslefaktor för att räkna upp summan av grundbelopp och koldioxidbelopp, dels ett beloppsmässigt bestämt miljötillägg. Se vidare kommentaren till 2 kap. 10 §.

9 §

Koldioxidbeloppet höjs med 5 kronor till 20 kronor per gram koldioxid som ett fordon släpper ut per kilometer.

I paragrafens *första stycke* höjs även utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet ska börja beräknas, från 100 till 120 gram koldioxid per kilometer. Motsvarande höjning görs även i *andra stycket* för de bilar som t.ex. kan köras på gas eller etanol.

10 §

Någon gemensam miljö- och bränslefaktor ska inte längre användas vid uppräkningsen av grundbelopp och koldioxidbelopp. I paragrafen anges i stället storleken på den bränslefaktor som

grundbelopp och koldioxidbelopp ska multipliceras med och storleken på de miljötillägg som ska påföras separat, se kommentaren till 2 kap. 7 § andra stycket.

I paragrafens *första stycke* anges bränslefaktorns storlek. Bränslefaktorn har sänkts från 3,0, vilket är den multiplikator som utgör bränslefaktorn när denna faktor inte utgör en del av den gemensamma miljö- och bränslefaktorn, till 2,55, med anledning av höjd skatt på dieselolja samt att bränslefaktorn numera beräknas med utgångspunkt i skillnaden i skatteuttaget på bensin och dieselolja. Se vidare avsnitt 7.2. I *andra stycket* anges storleken på de miljötillägg som påförs bilar som kan drivas med dieselolja. Tilläggets storlek är beroende av om fordonet blivit skattepliktigt före eller efter utgången av år 2007.

11 §

Det särskilda avdraget för personbilar registrerade i vissa glesbygdskommuner tillkom för att säkerställa att de som bor i glesbygd inte skulle få en i förhållande till andra försämrad situation i samband med att bensinskatten höjdes 1988 (prop. 1987/88:50). Bestämmelsen omfattar i sin nuvarande konstruktion endast personbilar klass I. Avsikten är inte att några andra fordon ska omfattas av denna bestämmelse. När även personbilar klass II ska beskattas i enlighet med vägtrafikskattelagen, se kommentaren till 2 kap 7 §, tydliggörs i *första stycket* att personbilar klass II inte omfattas av denna bestämmelse.

Genom den befintliga hänvisningen till detta lagrum i 2 § lagen om särskilda bestämmelser om fordonsskatt omfattas även de personbilar klass I som beskattas enligt den lagen.

12 §

Samtliga tunga bussar och tunga lastbilar ska beskattas enligt bilaga 2 och således inte som tidigare enbart de tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav. Hänvisningen i paragrafens *första stycke punkten 1* tas därför bort.

De i paragrafens *andra stycke* angivna lägre skattenivåer gäller endast till och med den 30 september 2009, dvs. till dess att avgaskraven i den nya miljöklassen, miljöklass 2008, blir obligatoriska. Därefter beskattas de tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller de avgaskrav som för närvarande är obligatoriska för nya

fordon (miljöklass 2005), eller bättre avgaskrav, enligt bilaga 2 i dess nuvarande lydelse.

Bilaga 2

Skattenivåerna i bilaga 2 behålls på dagens nivå, förutom för tunga bussar och tunga lastbilar för vilka skattenivån bestäms till den nivå som gäller enligt bilaga 3 för tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller miljöklass 2005, eller högre ställda krav. Som en följd av att viktintervallen i bilaga 3 är bredare, görs även justeringar av motsvarande viktintervall i bilaga 2.

Upphävande av bilaga 3

Upphävandet av bilagan följer av att det inte längre kommer att finnas någon skillnad i skattenivå mellan tunga bussar respektive tunga lastbilar med hänsyn till vilka avgaskrav som fordonen uppfyller. Skattenivåerna i bilaga 3 för tunga bussar och tunga lastbilar kommer att gälla för samtliga tunga bussar och tunga lastbilar och framgå av bilaga 2. Se vidare kommentaren till 2 kap. 12 § andra stycket.

9.7 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), lagförslag 1.7

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

2 kap.

10 §

I paragrafen sänks bränslefaktorn ytterligare utöver vad som angetts i 2 kap. 10 § under lagförslag 1.5, för att ta hänsyn till att skatten på dieselolja höjs ytterligare den 1 januari 2013, utan motsvarande höjning för bensin.

9.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 1.8

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

1 §

Eftersom lätta bussar och lätta lastbilar som blir skattepliktiga för första gången efter 2010 kommer att beskattas enligt vägtrafikskattelagen tas det generella utpekandet av lätta bussar och lätta lastbilar bort i *första stycket*. De bilar som beskattas enligt lagen anges specifikt i 3 §.

3 §

I *punkten 2* begränsas tillämpningen av lagen till personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga innan den 1 januari 2011.

Bilagan

Bilagans skattesatser sänks för dieseldrivna personbilar för att kompensera för att skatten på dieselolja höjs. Motsvarande ändring görs även för de dieseldrivna bilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. Se kommentaren till 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen under avsnitt 9.5. En viss höjning sker av skattesatserna för bensindrivna personbilar med anledning att koldioxidbeloppet höjs för bilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten i vägtrafikskattelagen. Se kommentaren till 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen.

9.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagförslag 1.9

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

Bilagan

Med anledning av den ytterligare höjning av skatten på dieselolja som aktualiseras den 1 januari 2013 sänks fordonsskatten på dieseldrivna personbilar för att spegla den minskade skillnaden i skatteuttaget mellan bensin och dieselolja. Se kommentaren till 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen under avsnitt 9.7.

Departementsserien 2009

Kronologisk förteckning

1. Förstärkt integritetsskydd vid signalspaning. Fö.
2. Skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel. Jo.
3. Fordonsbesiktning. N.
4. Översyn av vissa mediemyndigheter – en effektivare administration. Ku.
5. Författningsändringar med anledning av VIS-förordningen. Ju.
6. Ekonomiska villkor för ledamöter av Europaparlamentet. Ju.
7. Effektivare regler och bättre beslutsunderlag för arbetsmarknadspolitiken. A.
8. Genomförandet av delar av Prümrådsbeslutet. Ju.
9. Förbättrad utslussning från slutna ungdomsvård och ändrade gallringsregler i belastningsregistret. Ju.
10. Stärkt finanspolitiskt ramverk – översyn av budgetlagens bestämmelser om utgiftstak. Fi.
11. Oberoendet i den kommunala revisionen. Fi.
12. Registrering av personuppgifter vid katastrofer utomlands. Ju.
13. Konsumenttjänster m.m. Ju.
14. Konsumentombudsmannen – en översyn IJ.
15. En enklare ledighetslagstiftning. A.
16. Produktsäkerhet vid offentliga tjänster. IJ.
17. Straffrättsliga åtgärder till förebyggande av terrorism. Ju.
18. Behovsbedömning av annat än ekonomiskt bistånd enligt socialtjänstlagen. S.
19. Insatser för en alkohol- och narkotikafri graviditet. S.
20. Rätt till gymnasial vuxenutbildning och gymnasial särvox. U.
21. Bortom krisen. Om ett framgångsrikt Sverige i den nya globala ekonomin. U.
22. Genomförande av FN:s vapenprotokoll m.m. Ju.
23. Det nya punktskattedirektivet. Fi.
24. Effektivare skatter på klimat- och energiområdet. Fi.

Departementsserien 2009

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Författningsändringar med anledning av VIS-förordningen. [5]
- Ekonomiska villkor för ledamöter av Europaparlamentet. [6]
- Genomförandet av delar av Prömrådsbeslutet. [8]
- Förbättrad utslussning från slutna ungdomsvård och ändrade gallringsregler i belastningsregistret. [9]
- Registrering av personuppgifter vid katastrofer utomlands. [12]
- Konsumenttjänster m.m. [13]
- Straffrättsliga åtgärder till förebyggande av terrorism. [17]
- Genomförande av FN:s vapenprotokoll m.m. [22]

Försvarsdepartementet

- Förstärkt integritetsskydd vid signalspaning. [1]

Socialdepartementet

- Behovsbedömning av annat än ekonomiskt bistånd enligt socialtjänstlagen. [18]
- Insatser för en alkohol- och narkotikafri graviditet. [19]

Finansdepartementet

- Stärkt finanspolitiskt ramverk – översyn av budgetlagens bestämmelser om utgiftstak. [10]
- Oberoendet i den kommunala revisionen. [11]
- Det nya punktskattedirektivet. [23]
- Effektiva skatter på klimat- och energiområdet. [24]

Utbildningsdepartementet

- Rätt till gymnasial vuxenutbildning och gymnasial såröv. [20]
- Bortom krisen. Om ett framgångsrikt Sverige i den nya globala ekonomin. [21]

Jordbruksdepartementet

- Skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel. [2]

Näringsdepartementet

- Fordonsbesiktning. [3]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

- Konsumentombudsmannen – en översyn. [14]
- Produktsäkerhet vid offentliga tjänster. [16]

Kulturdepartementet

- Översyn av vissa medienmyndigheter – en effektivare administration. [4]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Effektiva regler och bättre beslutsunderlag för arbetsmarknadspolitiken. [7]
- En enklare ledighetslagstiftning. [15]