



Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag i proposition 2009/10: 41 Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010. Propositionen innehåller förslag till lagstiftning om de strukturella förändringar på punktskatteområdet bl.a. rörande koldioxidskatt, energiskatt och fordonsskatt som tidigare har aviserats i 2009 års klimatproposition och senast i budgetpropositionen för 2010. De föreslagna förändringarna syftar bl.a. till att minska utsläppen av växthusgaser samt bidra till att målen för andel förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås.

Lagförslagen föreslås träda i kraft successivt den 1 januari 2010, den 1 oktober 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 och den 1 januari 2015.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har väckt var sin motion med ett sammanlagt sextiotial yrkanden i ärendet. Utskottet avstyrker motionerna.

13 reservationer (s, v och mp) och ett särskilt yttrande (s, v och mp) har lämnats till betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Bakgrund	7
Propositionens huvudsakliga innehåll	8
Utskottets överväganden	9
Koldioxidskatt	9
Energiskatt	13
Förslag om energiskatten	14
Fordonsskatt	16
Skatt på gödselmedel	20
Övriga förslag om punktskatter	21
Lagförslagen	24
Reservationer	26
1. Koldioxidskatt, punkt 1 (s)	26
2. Koldioxidskatt, punkt 1 (v)	27
3. Koldioxidskatt, punkt 1 (mp)	28
4. Energiskatt, punkt 2 (s, v, mp)	29
5. Fordonsskatt, punkt 3 (s)	30
6. Fordonsskatt, punkt 3 (v)	30
7. Fordonsskatt, punkt 3 (mp)	31
8. Skatt på gödselmedel, punkt 4 (s)	33
9. Skatt på gödselmedel, punkt 4 (v)	33
10. Skatt på gödselmedel, punkt 4 (mp)	34
11. Övriga förslag om punktskatter, punkt 5 (s)	34
12. Övriga förslag om punktskatter, punkt 5 (v)	35
13. Övriga förslag om punktskatter, punkt 5 (mp)	36
Särskilt yttrande	38
Fordonsskatt, punkt 3 (s, v, mp)	38
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	40
Proposition 2009/10:40	40
Proposition 2009/10:41	40
Följdmotioner med anledning av proposition 2009/10:41	41
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	45
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets förslag till ändring i regeringens lagförslag	137
<i>Bilaga 4</i>	
Utskottets lagförslag	146

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Koldioxidskatt

Riksdagen godtar regeringens förslag om koldioxidskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 1–3, 5 och 19, 2009/10:Sk8 yrkandena 1, 2, 6, 7, 10, 18 och 20 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 1, 6 och 9–11.

Reservation 1 (s)

Reservation 2 (v)

Reservation 3 (mp)

2. Energiskatt

Riksdagen godtar regeringens förslag om energiskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 6 och 7, 2009/10:Sk8 yrkande 3 och 2009/10:Sk9 yrkandena 12 och 13.

Reservation 4 (s, v, mp)

3. Fordonsskatt

Riksdagen godtar regeringens förslag om fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 8–15 och 18, 2009/10:Sk8 yrkandena 5, 8, 9, 11–15 och 23 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 3, 8 och 14–16.

Reservation 5 (s)

Reservation 6 (v)

Reservation 7 (mp)

4. Skatt på gödselmedel

Riksdagen godtar regeringens förslag om skatt på gödselmedel. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 16, 2009/10:Sk8 yrkandena 4 och 19 samt 2009/10:Sk9 yrkande 17.

Reservation 8 (s)

Reservation 9 (v)

Reservation 10 (mp)

5. Övriga förslag om punktskatter

Riksdagen godtar regeringens övriga förslag om punktskatter. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 4 och 17, 2009/10:Sk8 yrkandena 16, 17, 21 och 22 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 2, 4, 5 och 7.

Reservation 11 (s)

Reservation 12 (v)

Reservation 13 (mp)

6. Lagförslagen

Riksdagen antar

dels regeringens i proposition 2009/10:41 framlagda förslag till

1. lag om upphävande av lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel (lagförslag 2.1),

2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.2) med den ändringen att 2 kap. 1 § och lagens ikraftträdande- och övergångsbestämmelse får den lydelse som framgår av utskottets förslag 1 i bilaga 3,

3. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.3) med den ändringen att 2 kap. 11 § får den lydelse som framgår av utskottets förslag 2 i bilaga 3,

4. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.4) med den ändringen att i 2 kap. 1 § andra stycket orden ”4 kap. 1 § 7 och 8” ersätts av orden ”4 kap. 1 § 8 och 9” och att 2 kap. 11 § får den lydelse som framgår av utskottets förslag 3 i bilaga 3 samt att den föreslagna ändringen i 6 kap. 4 § utgår ur lagförslaget,

5. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.5) med den ändringen att i 2 kap. 1 § andra stycket orden ”4 kap. 1 § 7 och 8” ersätts av orden ”4 kap. 1 § 8 och 9”,

6. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.6) med den ändringen att i 2 kap. 1 § andra stycket orden ”4 kap. 1 § 7 och 8” ersätts av orden ”4 kap. 1 § 8 och 9” och att 8 kap. 1 § får den lydelse som framgår av utskottets förslag 4 i bilaga 3,

7. lag om ändring i lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror (lagförslag 2.8),

8. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) (lagförslag 2.9),

9. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) (lagförslag 2.10),

10. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) (lagförslag 2.11),

11. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (lagförslag 2.12),

12. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (lagförslag 2.13),

13. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (lagförslag 2.14),

dels utskottets i bilaga 4 intagna förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:40 i denna del och bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del.

Stockholm den 24 november 2009

På skatteutskottets vägnar

Lennart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Karin Nilsson (c), Helena Leander (mp), Gustav Nilsson (m), Hans Olsson (s), Agneta Berliner (fp) och Peter Pedersen (v).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet regeringens proposition 2009/10:41 med förslag till vissa strukturella förändringar av punktskattesystemet som ska minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning uppnås. Förslagen har tidigare aviserats i budgetpropositionen för 2010 och dessförinnan i 2009 års klimatproposition. Riksdagen tillstyrkte i dessa sammanhang regeringens förslag (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y, rskr. 2009/10:42 respektive prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, yttr. 2008/09:SkU9y, rskr. 2008/09:300). Den nu föreliggande propositionen 2009/10:41 innehåller den lagtext som behövs för att genomföra de aviserade förslagen. Ändringar föreslås i lagen (1994:1776) om skatt på energi, skattebetalningslagen (1997:483), lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och i lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel.

Med anledning av propositionen har utskottets delegation den 12 november 2009 uppvaktats av företrädare för Svensk Energi, Göteborg Energi och Eon i Malmö angående kraftvärmebeskattningen. Uppvaktningen avsåg främst propositionens konsekvenser för svensk högeffektiv kraftvärmeproduktion där de naturgaseldade kraftvärmeverken Öresundsverket i Malmö och Rya kraftvärmeverk i Göteborg anfördes som exempel.

Utskottet samordnar i ärendet regeringens i proposition 2009/10:41 framlagda förslag till ändring i 2 kap. 1 §, 2 kap. 11 § och 8 kap. 1 § i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 och 2.6) med de i proposition 2009/10:40 Det nya punktskattedirektivet framlagda förslagen till ändringar i samma lagrum (lagförslag 2.5) som behandlas i utskottets betänkande 2009/10:SkU18. Det innebär att utskottet föreslår justeringar i regeringens lagförslag i proposition 2009/10:41 som tar hänsyn till de ändringar som föranleds av lagförslagen i proposition 2009/10:40.

Utskottet samordnar vidare i ärendet regeringens i proposition 2009/10:41 framlagda förslag till ändring i 3 kap. 1 § skattebetalningslagen (1997:483) (lagförslag 2.7) med det i proposition 2009/10:15 Nya mervärdesskatte regler om omsättningsland för tjänster, återbetalning till utländska företagare och periodisk sammanställning framlagda förslaget till ändring i samma lagrum som behandlas i utskottets betänkande 2009/10:SkU12. Det innebär att utskottet lägger fram ett eget förslag till lag om ändring i 3 kap. 1 § skattebetalningslagen som beaktar de ändringar i lagrummet som gjorts med anledning av proposition 2009/10:15.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har i motioner framställt ett sextiotal yrkanden i ärendet. Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i bilaga 1. Regeringens förslag till lagtext återges i bilaga 2. Utskottets förslag till ändringar i regeringens lagförslag återges i bilaga 3 och utskottets lagförslag återges i bilaga 4.

Bakgrund

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

Regeringen har aviserat vissa strukturella förändringar av skattesystemet på klimat- och energiområdet. Förändringarna ska göra skattesystemet mer träffsäkert och ändamålsenligt. Med utgångspunkt i den förändrade skattestrukturen har skatteförslag aviserats som bedöms minska utsläppen av växthusgaser samt bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås.

Förslagen till lagstiftning i den nu föreliggande propositionen bygger bl.a. på Finansdepartementets promemoria, *Effektivare skatter på klimat- och energiområdet (Ds 2009:24)*. I promemorian redovisas även förslag och bedömningar om beskattningen av biobränslen för uppvärmning samt av naturgas och gasol som drivmedel. Vidare lämnas förslag om sänkt fordonsskatt för elhybridbussar. I promemorian presenteras även de teoretiska utgångspunkter och allmänna principer som bör gälla för samordnade och effektiva ekonomiska styrmedel på klimat- och energiområdet.

Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig är positiva till promemorians övergripande syfte att öka effektiviteten i skatterna på klimat- och energiområdet och instämmer i de allmänna principer som, enligt promemorian, bör gälla för att utforma effektiva skatter på klimat- och energiområdet.

Förslaget i propositionen om att nya s.k. miljöbilar ska undantas från fordonsskatt bygger på Finansdepartementets promemoria *Skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper*. Förslaget i promemorian har tagit sin utgångspunkt i det regelverk som gällde för den tidigare miljöbilspremien. Samma krav som ställdes på en bil för att en bilägare tidigare skulle vara berättigad till en miljöbilspremie, föreslås därför i promemorian gälla även för att en bil ska omfattas av en befrielse från fordonsskatt. Promemorian har remissbehandlats.

Förslaget i propositionen om att slopa skatten på förbränning av hushållsavfall bygger på analyser av ASKA-utredningen i dess betänkande *Skatt i retur (SOU 2009:12)*.

Förslaget om slopad skatt på gödselmedel, slutligen, grundar sig på en inom Finansdepartementet upprättad promemoria den 16 september 2009.

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

Vidare föreslås att skatten på förbränning av hushållsavfall, skatten på gödselmedel samt avdraget för energiskatt på havsbaserad vindkraft slopas. Det föreslås även att beskattningen av privatinförsel av cigaretter från Lettland ska upphöra att gälla. Även dessa förslag har aviserats i budgetpropositionen för 2010.

Förslagen föranleder upphävande av lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel samt ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, skattebetalningslagen (1997:483), lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror, vägtrafikskattelagen (2006:227) samt i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Ändringarna föreslås träda i kraft successivt vid fem olika tidpunkter den 1 januari 2010, den 1 oktober 2010, den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 samt den 1 januari 2015.

Utskottets överväganden

Koldioxidskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag när det gäller höjd generell koldioxidskatt, indexering av koldioxid- och energiskattesatserna, höjd koldioxidskatt på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin utanför handelssystemet samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk, ändrad definition av begreppet kraftvärmeproduktion, utfasning av begränsningsnivån i den s.k. 0,8-procentsregeln, sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, samordning mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter samt koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning.

Riksdagen avslår motionsförslag bl.a. om ytterligare höjning av den generella koldioxidskatten, förändrad indexering, att en återföring av dieselskatten fortfarande ska kunna ske i vissa fall, att avfallsförbränningskatten bör vara kvar, att utsläppen bör minska innan koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, att höjningen av koldioxidskatten på gasol och naturgas senareläggs, att busstrafiken bör omfattas av ett restitutionsförfarande och slutligen att skattebefrielsen för torv fasas ut.

Jämför reservationerna 1 (s), 2 (v) och 3 (mp).

Propositionen

Principer för uttag av koldioxidskatt

Regeringen redovisar i *avsnitt 5.2* i proposition 2009/10:41 principerna för uttag av koldioxidskatt.

Koldioxidskatten bör så direkt och träffsäkert som möjligt utformas så att utsläpp av koldioxid blir så dyra att den externa effekten beaktas i adekvat utsträckning. Koldioxidskatt ska betalas för utsläpp av fossil koldioxid. Den bör vara neutral mellan olika fossila bränslen och i allt väsentligt heltäckande, så att varje kilogram koldioxid kostar lika mycket att släppa ut oberoende av bränsle och hur bränslet används. Avsteg från denna princip kan dock vara motiverade om koldioxidläckage uppstår. Koldioxidläckage uppstår när utsläppen flyttar till länder som inte är bundna

av utsläppsreduktioner genom internationella åtaganden. Risken för koldioxidläckage är avhängig hur ett framtida globalt klimatavtal efter 2012 ser ut. Grovt sett kan bränsleförbrukning från hushålls- och servicesektorn inte flytta, medan bränsleförbrukning inom industrin riskerar att flytta på ett sådant sätt att koldioxidläckage uppstår.

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

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

Om exempelvis en väl avvägd koldioxidskatt bidrar till en 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 sänkt förmånsvärde på miljöbilar och trängselskatt, för att nå klimatmål är omotiverade.

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

Det finns för närvarande olika nedsättningar från den generella koldioxidskattenivån. För att utsläppsminskningar ska kunna nås på ett kostnadseffektivt sätt är det i ett första skede angeläget att begränsa dessa nedsättningar. Inriktningen bör således vara att nedsättningar slopas på lång sikt, dock med beaktande av koldioxidläckage som kan motivera avsteg från en enhetlig koldioxidskatt.

Förslag om förändrad koldioxidbeskattning

Regeringen föreslår i *avsnitt 6.3* att *den generella koldioxidskatten* höjs fr.o.m. den 1 januari 2010 med 1 öre per kilogram koldioxid för att finansiera slopandet av den s.k. avfallsförbränningsskatten. Skatten på förbränning av hushållsavfall slopas fr.o.m. den 1 oktober 2010 (*avsnitt 6.10*). Efter höjningen med 1 öre per kilogram koldioxid och den årliga justeringen enligt konsumentprisindex blir den generella koldioxidskatten 105 öre per kilogram koldioxid 2010. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2010.

I *avsnitt 6.4* föreslås att *koldioxidskatten* på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin *utanför handelssystemet* samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna samt för vär-

meproduktion i kraftvärmeverk höjs från dagens 21 % till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Ett första steg, till 30 %, 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.

I *avsnitt 6.5* föreslås en ändrad *definition av begreppet kraftvärmeproduktion*. Gränsen för att medge koldioxid- och energiskattelättnader för bränslen som förbrukas för framställning av värme i kraftvärmeproduktion sätts vid en verkningsgrad avseende el om minst 15 % . Den i dag successivt ökande koldioxidskattelättnaden, för kraftvärmeproduktion med en verkningsgrad avseende el om minst 5 % och mindre än 15 %, slopas. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

I *avsnitt 6.6* föreslås att *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 % av de framställda produkternas försäljningsvärde. Därefter slopas regeln helt 2015. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2015.

I *avsnitt 6.7* föreslås sänkt *återbetalning av koldioxidskatt* för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner. Nuvarande återbetalning av koldioxidskatten för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner med 2:38 kr per liter sänks till 2:10 kr 2011, 1:70 kr 2013 och 90 öre 2015. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 respektive den 1 januari 2015.

I *avsnitt 6.8* lämnas förslag om *samordningen mellan ekonomiska styrmedel* för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i industrialanläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet sänks till 7 % av den generella koldioxidskattenivån. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

I *avsnitt 6.9* föreslås att *koldioxidskatten på naturgas och gasol* vid drivmedelsanvändning höjs 2015 till den generella koldioxidskattenivån, som i dag motsvarar 105 öre per kilogram koldioxid. Höjningarna sker stegvis, genom höjningar till belopp som, i stället för dagens nivå om 59 % för naturgas och 52 % för gasol, motsvarar 70 % 2011 och 80 % 2013, allt uttryckt i andel av den generella koldioxidskattenivån. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011, den 1 januari 2013 samt den 1 januari 2015.

Den årliga *indexeringen av koldioxid- och energiskattesatserna* för 2010 görs genom ändringar av skattesatserna i lagen om skatt på energi. På motsvarande sätt görs omräkningen av koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen för åren 2011, 2013 och 2015. För åren 2012, 2014 samt för 2016 och framåt ska indexomräkningen av skattebeloppen ske genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i lagen om skatt på energi (*avsnitt 7.4*).

Motionerna

Socialdemokraterna föreslår i motion *Sk7 yrkandena 1–3, 5 och 19* av Lars Johansson m.fl. att *koldioxidskatten* höjs med 6 öre mer än regeringen föreslagit. Det motsvarar en höjning av bensinpriset med 15 öre. Höjningen kompenseras med höjt reseavdrag med 50 öre. Koldioxidskattens nivå bör vara sådan att skatten behåller sin styrande funktion med beaktande av fördelningspolitiska och regionalpolitiska konsekvenser. När det gäller förslaget att *sänka återbetalningen av koldioxidskatt* för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner föreslås att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna få en återföring av dieselskatten i samma omfattning som tidigare. I samband med att *avfallsförbränningskatten* avskaffas måste regeringen se över behovet av hur mål och medel i avfallspolitiken kan utvecklas. En annan fråga som behöver lösas är frågan om vilken skatt som ska gälla för *syntetisk diesel*.

Vänsterpartiet föreslår i motion *Sk8 yrkandena 1, 2, 6, 7, 10, 18 och 20* av Marie Engström m.fl. att skatten på bensin höjs med 75 öre under tre år. *Koldioxidskatten* bör 2010 höjas med 19 öre mer än regeringen föreslagit. Även skatten på diesel bör höjas med 75 öre under tre år. För 2010 föreslås att dieselskatten höjs med 17 öre mer än regeringen föreslagit. *Avfallsförbränningskatten* bör vara kvar. När det gäller förslaget att *sänka återbetalningen av koldioxidskatt* för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner bör de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp kunna få stöd motsvarande den minskade återföringen.

Utsläppen bör minska innan *koldioxidskatten slopas* för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av *EU:s system för handel med utsläppsrätter*. *Busstrafiken* ska slippa höjda drivmedelskostnader genom ett restitutionsförfarande. Koldioxidskattebefrielsen för *torv* ska fasas ut under fem år.

Miljöpartiet föreslår i motion *Sk9 yrkandena 1, 6, 9–11* av Helena Leander m.fl. att *koldioxidskatten* höjs med 12 öre 2010, 43 öre 2011 och 5 öre 2012. En höjning med 12 öre innebär att bensinen blir 36 öre dyrare. *Indexeringen* av skattesatserna bör kopplas till BNP-utvecklingen för att skatternas styrande effekt inte ska urholkas. *Avfallsförbränningskatten* bör tills vidare vara kvar. När det gäller förslaget att *sänka återbetalningen av koldioxidskatt* för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner bör de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp kunna få stöd motsvarande den minskade återföringen. En för snabb upptrappning av koldioxidskatten på *gasol och naturgas* hotar utbyggnaden av biogasproduktionen. Upptrappningen bör senareläggas med två år så att den första höjningen i stället sker 2013 och att full skatt utgår först 2017. Undantaget från koldioxidskatt för *torv* slopas. Regeringen bör återkomma med lagförslag.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag till förändringar av koldioxidskatten och avfallsförbränningsskatten har aviserats både i klimatpropositionen 2009 och senast i budgetpropositionen för 2010. Riksdagen har vid båda tillfällena godtagit regeringens bedömningar när det gäller de aktuella förändringarna av koldioxidskatten och avfallsförbränningsskatten och samtidigt avslagit motsvarande motionsförslag från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet som nu är aktuella i avsnittet (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09: MJU28, yttr. 2008/09:SkU9y, rskr. 2008/09:300 och prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y, rskr. 2009/10:42). Utskottet anser alltså att regeringens förslag när det gäller koldioxidskatten är väl avvägda och säkerställer en hög ambition i den svenska klimatpolitiken. Utskottet har sedan länge varit negativt till avfallsförbränningsskatten och ansett att den borde avskaffas.

Propositionen innebär bl.a. att koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. För kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet slopas inte koldioxidskatten utan sänks från 15 till 7 % av den generella nivån. Samtidigt införs en energiskatt på fossila bränslen i värmeproduktionen i kraftvärmeverk. Utskottet noterar förslaget effekter på den fossileldade kraftvärmens liksom regeringens bedömning att förändringen behövs för att målet om andelen förnybar energi ska kunna uppnås.

När det gäller de stegvis, till 2015, aviserade höjningarna av koldioxidskatten för naturgas och gasol ställer sig utskottet bakom höjningarna, men understryker samtidigt att det är viktigt att stimulera utbyggnaden av biogas.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del och avstyrker samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Energiskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om att omstrukturera energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen efter bränslets energiinnehåll, att införa energiskatt på fossila bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer i sektorer där energiskatten är noll, att höja energiskatten på dieselolja och att slutföra avtrappningen av avdraget för energiskatt på el som produceras i vindkraftverk.

Riksdagen avslår motionsförslag om att energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft ska vara kvar och att ett nytt kompletterande stöd ska utredas.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Propositionen

Förslag om energiskatten

Skattebasen för uppvärmningsbränslen bör även i fortsättningen omfatta enbart fossila bränslen och inte förnybara sådana. Energiskatten ska tas ut efter en likformig grund efter energiinnehållet i respektive bränsle. Med en koppling till objektiva egenskaper blir det möjligt att ändra skattesatserna med mindre risk för snedvridningar. Förslaget skapar goda förutsättningar för att på ett kostnadseffektivt sätt använda energibeskattningen som ett medel för att nå målen för effektivare energianvändning och andel förnybar energi. I *avsnitt 7.1.4* föreslås att *energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen struktureras om* efter bränslets energiinnehåll. Utgångspunkten för omläggningen är energiskattesatsen på eldningsolja, som med 2009 års skattesats om 797 kr per m³ motsvarar 8 öre per kWh. Uttryckt i volym- respektive viktenhet beräknas de nya skattesatserna för 2011 uppgå till 797 kr per m³ eldningsolja, 1 024 kr per 1 000 kilogram gasol, 880 kr per 1 000 m³ naturgas samt till 605 kr per 1 000 kilogram kol och koks. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

För att målet för andel förnybar energi ska kunna nås krävs att samtliga sektorer i samhället genomför en omställning av sin energianvändning. I syfte att skapa nödvändiga incitament för denna omläggning anser regeringen att energiskatt ska tas ut på fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning inom samtliga sektorer i samhället. I *avsnitt 7.1.5* föreslås att *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 % av den generella energiskattenivån, vilket med 2009 års skattesatser motsvarar 2:4 öre per kWh. Motsvarande energiskatt införs också för dieselolja som förbrukas i viss gruvindustriell verksamhet. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 och den 1 januari 2013.

Skatteuttaget i drivmedelsbeskattningen bör i högre utsträckning bero på drivmedelsförbrukningen och i lägre utsträckning bero på ägandet av ett fordon. Den rörliga skattekostnaden på dieselolja bör därför öka och fordonsskatten bör sänkas. 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. En budgetneutral omläggning skulle 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 kr per liter, vilket inte heller är rimligt. Det är för närvarande inte möjligt att helt lägga om beskattningen av drivme-

del till en energiskatt efter energiinnehåll. På sikt är det dock önskvärt att utvecklingen går i den riktningen. I *avsnitt 7.2.1* föreslår regeringen att *energiskatten på dieselolja* höjs, utöver den 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.

I *avsnitt 7.5* föreslås slutligen att avtrappningen av *avdraget för energiskatt på el som produceras i vindkraftverk* som inleddes 2004 slutförs genom att avdraget för havsbaserad vindkraft slopas helt. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2010.

Motionerna

Socialdemokraterna föreslår i motion *Sk7 yrkandena 6 och 7* av Lars Johansson m.fl. att regeringen ska återkomma med förslag till långsiktigt kompletterande stöd till *havsbaserad vindkraft*. I avvaktan på detta bör nuvarande stöd på 12 öre per kWh behållas.

Vänsterpartiet föreslår i motion *Sk8 yrkande 3* av Marie Engström m.fl. att energiskatteavdraget för *havsbaserad vindkraft* ska vara kvar. Ett nytt kompletterande stöd ska utredas.

Miljöpartiet föreslår i motion *Sk9 yrkandena 12 och 13* av Helena Leander m.fl. att regeringen ska återkomma med förslag till långsiktigt kompletterande stöd till *havsbaserad vindkraft* och att nuvarande stöd temporärt ska behållas.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag till förändringar av energiskatten har aviserats både i klimatpropositionen 2009 och senast i budgetpropositionen för 2010. Riksdagen har vid båda tillfällena godtagit regeringens bedömningar när det gäller de aktuella förändringarna av energiskatten och samtidigt avslagit motionsförslag från *Socialdemokraterna*, *Vänsterpartiet* och *Miljöpartiet* om att behålla energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft och om ett långsiktigt kompletterande stöd för havsbaserad vindkraft (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, ytr. 2008/09:SkU9y, rskr. 2008/09:300 och prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, ytr. 2009/10:SkU1y, rskr. 2009/10:42).

Utskottet har inget att erinra mot att avtrappningen av vindkraftens miljöbonus slutförs i enlighet med kommissionens statsstödsgodkännande och den plan som riksdagen ställde sig bakom 2004 (prop. 2003/04:1, bet. 2003/04:FiU1, ytr. 2003/04:SkU1y, rskr. 2003/04:42).

Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sina ställningstaganden när det gäller de föreslagna energiskatteförändringarna. Utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del och avstyrker i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag att höja koldioxidbeloppet i den koldioxidbaserade fordonsskatten och samtidigt höja utsläppsnivån när skatt ska börja tas ut, att justera beskattningen av dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade skatteuttaget, att göra följdändringar i den viktbaserade fordonsskatten, att skattebefria personbilar med bättre miljöegenskaper, att inordna lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten och att sänka fordonsskatten för tunga elhybridbussar.

Riksdagen avslår motionsförslag bl.a. om att införa miljöfordonspaket, kilometerskatt, att sänka fordonsskatten på landsbygden, att sänka fordonsskatten för tunga bussar, att slopa skatten på trafikförsäkringspremier, att satsa medel för att öka utbudet av kollektivtrafik, att avskaffa basskatten och höja koldioxidbeloppet i den koldioxidbaserade fordonsskatten, att införa försäljningsskatt på nya personbilar, att införa nybilsskatt och nybilbonus och att sänka fordonsskatten för tunga bussar.

Jämför reservationerna 5 (s), 6 (v) och 7 (mp) samt särskilt yttrande (s, v, mp).

Propositionen

Förslag om fordonsskatter

För att öka styrningen mot lägre koldioxidutsläpp i den *koldioxidrelaterade fordonsskatten* föreslås (avsnitt 8.2) att det belopp som tas ut per gram koldioxid som bilen släpper ut per kilometer höjs från 15 till 20 kr. Därmed ges ett ökat incitament till köp av bilar med låga koldioxidutsläpp. För bilar som kan drivas med alkohol eller gas föreslås inte någon höjning, utan nuvarande belopp om 10 kr per gram koldioxid som bilen släpper ut per kilometer kvarstår. För att öka koldioxidrelateringen utan att det totala fordonsskatteuttaget ökar höjs utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut. En höjning från 100 gram till 120 gram per kilometer bedöms leda till ett i sin helhet oförändrat skatteuttag. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011.

Nuvarande utformning av beskattning av *dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade skatteuttaget* innebär att miljöfaktorn, och därmed också höjningar av koldioxidbeloppet, slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar i de högre utsläppsintervallen. Att bryta ut miljöfaktorn och göra om den till ett fast tillägg ger en mer korrekt och rättvis beskattning för dieselbilar jämfört med motsvarande bensinbilar, och en mer likformig beskattning i förhållande till avgaskraven.

Fordonsskatten för dieseldrivna *personbilar i det koldioxidrelaterade skatteuttaget* justeras (avsnitt 8.3) på följande sätt. Miljöfaktorn för dieseldrivna personbilar görs om till ett fast miljötillägg den 1 januari 2011. För bilar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten tagna i bruk före den 1 januari 2008 tas miljötillägg ut med 500 kr och för bilar tagna i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008 tas miljötillägg ut med 250 kr. Beräkningsgrunden för storleken på bränslefaktorn ändras och bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensin och dieselolja. Bränslefaktorn för dieseldrivna bilar sänks till 2,55 den 1 januari 2011 som en följd av att faktorn kalibreras om och energiskatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter. Den 1 januari 2013 sänks bränslefaktorn till 2,4, som en följd av att energiskatten på dieselolja då höjs med ytterligare 20 öre per liter. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 respektive den 1 januari 2013.

Vid större ändringar av den koldioxidrelaterade fordonsskatten bör följändringar göras för bilarna i den viktbaserade fordonsskatten. Därigenom undviks att de äldre fordonen, som allmänt sett är sämre från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, beskattas lindrigare. Regeringen föreslår därför *följändringar i den viktbaserade fordonsskatten* (avsnitt 8.4). Fordonsskatten för de bilar som beskattas efter vikt höjs för bensindrivna personbilar med 3 % och sänks för dieseldrivna personbilar med 4 % den 1 januari 2011. Fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar sänks samtidigt till EU:s minimiskattenivåer för tunga lastbilar. Den 1 januari 2013 sänks fordonsskatten för dieseldrivna personbilar ytterligare med ca 4 %.

När koldioxidbeloppet höjts från 15 till 20 kr i den koldioxidbaserade fordonsskatten bör fordonsskatten för de personbilar som beskattas efter vikt höjas i motsvarande grad. Förslaget innebär höjningar för de bensindrivna bilarna i det viktbaserade systemet med 3 % av nuvarande fordonsskattebelopp. För dieseldrivna bilar medför förslaget inte någon skattehöjning eftersom den ökade koldioxidrelateringen i den koldioxidrelaterade fordonsskatten inte ger ett högre skatteuttag i genomsnitt för dieseldrivna bilar.

Eftersom energiskatten på dieselolja höjs med sammanlagt 40 öre per liter 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 dieseldrivna personbilar i den viktbaserade fordonsskatten sänks med 4 % vid den första höjningen av energiskatten på dieselolja med 20 öre per liter (25 öre per liter inklusive moms) och drygt 4 % vid den andra höjningen. Sänkningarna beaktar ändringar i den koldioxidbaserade fordonsskatten (införande av ett fast miljötillägg, det höjda koldioxidbeloppet och en högre utsläppsnivå för uttag av koldioxidbelopp).

En höjning av energiskatten på dieselolja i två steg med sammanlagt 40 öre per liter medför ett högre kostnadsläge för svenska vägtransporter. För att delvis kompensera den tunga vägtrafiken för ökade skattekostnader föreslås fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestämmas till de belopp som motsvarar de miniminivåer som anges i EG-direktiv.

I *avsnitt 8.5* föreslås *skattebefrielse från fordonsskatt för personbilar med bättre miljöegenskaper*. Personbilar som tas i bruk för första gången fr.o.m. den 1 juli 2009 befrias från fordonsskatt om de uppfyller avgaskraven i miljöklass 2005 eller miljöklass EI och har koldioxidutsläpp som inte överstiger 120 gram per kilometer eller har en begränsad förbrukning av drivmedel eller elektrisk energi. Uppgift om bilens koldioxidutsläpp eller bränsleförbrukning vid blandad körning används vid bestämmandet av om kraven är uppfyllda. Bilar med etanol- eller gasdrift som saknar typgodkännande för driften omfattas av skattebefrielsen om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att de uppställda kraven är uppfyllda. En automatväxlad bil omfattas av skattebefrielsen även om den inte uppfyller kraven vad gäller förbrukning av etanol eller gas om motsvarande manuellt växlad bil uppfyller dessa krav. Från den 1 januari 2011 måste en personbil uppfylla de strängare avgaskrav inom EG som benämns Euro 5 för att skattebefrias. Skattebefrielsen ges under en tidsperiod om fem år från det att bilen tagits i bruk. Skattebefrielsen träder i kraft den 1 januari 2010 och de skärpta avgaskraven den 1 januari 2011.

Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar som tas i bruk för första gången efter 2010 inordnas i den koldioxidrelaterade fordonsskatten (*avsnitt 8.6*). Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011. Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar omfattas för närvarande 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, fr.o.m. den 1 januari 2008, uppgift om specifika koldioxidutsläpp obligatoriskt vid typgodkännande. Generellt sett är fordonsskatten för dessa fordon lägre än för jämförbara personbilar (personbilar klass I). En beskattning av samtliga lätta bilar utifrån koldioxidutsläpp ger en tydligare miljöstyrning och en renodling av fordonsskattens utformning.

Elhybridteknik kan minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid från tunga bussar. För att ge ett incitament till inköp av elhybridbussar sänks fordonsskatten för *tunga elhybridbussar* den 1 januari 2010 till samma skattenivå som gäller för bensindrivna tunga bussar (*avsnitt 8.7*). Den lägre skatten begränsas till sådana bussar som uppfyller den definition av elektriska hybridfordon som tagits fram av FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Härutöver ska vissa ytterligare krav uppfyllas.

Motionerna

Socialdemokraterna redovisar i motion *Sk7 yrkandena 8–15 och 18* av Lars Johansson m.fl. de rödgrönas *miljöfordonspaket*. Paketet stimulerar omställningen till produktion av mer miljösmarta fordon och ökar konkurrenskraften hos svensk fordonsindustri. En tydlig *miljöbilsdefinition* införs för att undanröja de oklarheter som i dag råder kring begreppet, vilket hämmar försäljningen av miljösmarta bilar. *Beskattningen av fordon* utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt. Fordon med låga utsläpp gynnas och bilar med höga utsläpp ska betala mer, t.ex. genom en ökad koldioxidrelatering av förmånsbeskattningen och fordonsbeskattningen. *Förnyelsen av tunga fordon* stimuleras genom ett tillfälligt stöd för företag och kommuner som är villiga att agera referenskunder för att påskynda utbytet av bussar och lastbilar som drivs på förnybara bränslen, el, bränsleceller och hybrider. För 2010 avsätts 50 miljoner för detta. En *allmän skrotningspremie* införs under de kommande åren på ca 5 000 kr per bil till en kostnad av 100 miljoner kronor per år. En *konverteringspremie* införs 2010 och 2011 för byte från bensin till etanol/biogas/el, inom en budgetram på 50 miljoner per år. Fordonsbeskattningen ses över så att konverterade fordon får en mer förmånlig beskattning. Ett investeringsprogram på ca 100 miljoner kronor införs för att *stimulera utbyggnaden av infrastruktur* för nya bränslen, bl.a. biogas. Programmet ska öka tillgången på mackar med biogas och elladdstationer.

Slutligen bör det övervägas att införa en *kilometerskatt* i Sverige.

Vänsterpartiet föreslår i motion *Sk8 yrkandena 5, 8, 9, 11–15 och 23* av Marie Engström m.fl. att höjda drivmedelsskatter växlas mot *sänkt fordonskatt på landsbygden*. Fordonsskatten för *tunga bussar* sänks till 2000 års nivå för att stimulera kollektivtrafiken. Skatten på *trafikförsäkringspremier* för bussar avskaffas. För att öka *utbudet av kollektivtrafik* på landsbygden satsas 2,5 miljarder kronor under en treårsperiod.

När det gäller den *koldioxidbaserade fordonskatten* föreslås att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas och att koldioxidbeloppet höjs från 15 till 24 kr per gram koldioxid. En miljöbaserad *försäljningsskatt* på nya personbilar införs. För att stimulera arbetsgivare att förmå personalen att ta cykel i stället för bil föreslås att en arbetsgivare som köper en *cykel* till en anställd ska slippa arbetsgivaravgift på beloppet och att den anställde inte ska förmånsbeskattas. Slutligen föreslås att regeringen ska återkomma med ett *miljöfordonspaket* i enlighet med det gemensamma rödgröna förslaget.

Miljöpartiet föreslår i motion *Sk9 yrkandena 3, 8, 14–16* av Helena Leander m.fl. att en *kilometerskatt* för lastbilar ska införas senast den 1 januari 2012. Skatten ska i snitt vara 2 kr per kilometer men differentieras eller återbördas på så sätt att konkurrensen inte snedvrids för företag i norra Sverige. Regeringens förslag om skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper avvisas, och i stället föreslås att ett system med *nybilsskatt respektive nybilbonus* vid nyinköp av nya bilar införs. Koldioxidkomponenten i den *koldioxidrelaterade fordonskatten* bör höjas

men däremot inte utsläppsnivån när koldioxidbeloppet börjar tas ut. Förslaget om sänkt fordonsskatt för *tunga fordon* i den *viktbaserade fordonsskatten* godtas utom vad gäller tunga lastbilar.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag till förändringar av fordonsskatten har aviserats både i klimatpropositionen 2009 och senast i budgetpropositionen för 2010. Riksdagen har vid båda tillfällena godtagit regeringens bedömningar när det gäller de aktuella förändringarna av fordonsskatten och samtidigt avslagit motsvarande motionsförslag från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet som nu är aktuella i avsnittet (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09: MJU28, yttr. 2008/09:SkU9y, rskr. 2008/09:300 och prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y, rskr. 2009/10:42). Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sina ställningstaganden.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del och avstyrker i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Skatt på gödselmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om att slopa skatten på gödselmedel och avslår motioner om att behålla skatten.

Jämför reservationerna 8 (s), 9 (v) och 10 (mp).

Propositionen

Beskattningen av gödselmedel slopas fr.o.m. den 1 januari 2010 (*avsnitt 9*). Den största delen av det handelsgödselkväve som säljs i Sverige används inom jordbruket, medan endast mindre mängder förbrukas inom trädgårdsnäringen och skogsbruket. Användandet av gödselmedel påverkas av flera faktorer, såsom grödval, förväntad skörd, priset på gödselmedel och produktpris. Enligt betänkandet *Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel?* (SOU 2003:9) har beskattningen av handelsgödselkväve haft liten påverkan på användningen inom jordbruket eftersom prisförändringar på gödselmedel påverkar användandet relativt lite.

Motionerna

Socialdemokraterna avvisar i motion *Sk7 yrkande 16* av Lars Johansson m.fl. förslaget att slopa gödselmedelsskatten. Jordbruket är den största källan till kväveutsläpp i havet, och det behövs ökade incitament för att minska utsläppen.

Vänsterpartiet avvisar i motion *Sk8 yrkandena 4 och 19* av Marie Engström m.fl. förslaget att slopa skatten på handelsgödsel och föreslår att skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel höjs med 20 %.

Miljöpartiet anser i motion *Sk9 yrkande 17* av Helena Leander m.fl. också att gödselmedelsskatten ska behållas och på sikt höjas. Skatten ska också i fortsättningen återföras till näringen i form av miljöåtgärder.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag om att slopa skatten på gödselmedel har aviserats både i klimatpropositionen 2009 och senast i budgetpropositionen för 2010, och riksdagen har vid båda tillfällena godtagit regeringens bedömningar i frågan och samtidigt avslagit motionsförslag från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet om att skatten ska behållas (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, ytr. 2008/09:SkU9y, rskr. 2008/09:300 och prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, ytr. 2009/10:SkU1y, rskr. 2009/10:42). Utskottet delar regeringens bedömning att gödselmedelsskatten bör slopas eftersom den försämrar de svenska lantbrukarnas konkurrensvillkor utan att ha någon större effekt på användandet av gödselmedel. Riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del och avstyrker i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Övriga förslag om punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om att villkora skattefriheten för biobränslen för uppvärmning samt för biogas som används som drivmedel av att bränslena uppfyller hållbarhetskriterier, om att skattefriheten för biogas åstadkoms genom skatteavdrag, om indexeringen av koldioxid- och energiskattesatserna och om att beskattningen av privatinförsel av cigaretter från Lettland ska upphöra.

Riksdagen avslår motionsförslag om att höja fastighetsskatten på vattenkraftsanläggningar och effektskatten på kärnkraftverk, att införa skatt på fluorerade gaser, att införa en klimatskatt på inrikesflyg, att sänka skatten på alkylatbensin, att införa skatt på fritidsbåtar, att höja lotteriskatten, att införa en försäljningsskatt för nya båtmotorer till fritidsbåtar och om att införa trängselskatt på Essingeleden och att räkna upp skatten med inflationen.

Jämför reservationerna 11 (s), 12 (v) och 13 (mp).

Propositionen

Skattefriheten för vissa biobränslen, vegetabiliska och animaliska oljor och fetter m.m. som förbrukas som bränsle för uppvärmning samt för biogas som förbrukas som drivmedel villkoras av att bränslena uppfyller hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi. Dagens undantag från skatteplikt för biogas slopas och skattefriheten för biogas åstadkoms i stället genom avdrag i den skattskyldiges deklaration. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2011 (avsnitt 7.3).

Beskattningen av *privatinförsel av cigaretter* från Lettland upphör den 1 januari 2010. Förslaget tillämpas retroaktivt fr.o.m. den 1 januari 2009 (avsnitt 10).

Motionerna

Socialdemokraterna föreslår i motion *Sk7 yrkandena 4 och 17* av Lars Johansson m.fl. att fastighetsskatten på *vattenkraftsanläggningar* och *effekt-skatten* på kärnkraft höjs med 20 %. Kraftbolagen har gjort stora vinster på att sälja el med låga kostnader från vattenkraft. Även effektskatten kan höjas utan direkt effekt på elpriset. En skatt på *fluorerade gaser* införs i enlighet med Klimatberedningens förslag. En skatt stimulerar utbyte av kyl- och frysanläggningar och luftkonditioneringsanläggningars köldmedium från fluorerade gaser.

Vänsterpartiet föreslår i motion *Sk8 yrkandena 16, 17, 21 och 22* av Marie Engström m.fl. att fastighetsskatten på vattenkraftsanläggningar och effektskatten på kärnkraft höjs med 10 % 2010 och höjs ytterligare 2011. En klimatskatt införs på *inrikesflyg*. Skatten införs som en schabloniserad start- och landningsavgift. Skatten på *alkylatbensin* sänks och en *skatt på fritidsbåtar* införs som ska finansiera fritidsbåtarnas infrastrukturkostnader. *Lotteriskatten* höjs eftersom den sänkning av skatten som skedde 2008 inte var inte befogad med hänsyn till ATG:s utveckling.

Miljöpartiet föreslår i motion *Sk9 yrkandena 2, 4, 5 och 7* av Helena Leander m.fl. att en *koldioxidskatt på flyget* utreds. I avvaktan på förslag föreslås en tillfällig skatt per passagerare som ger motsvarande effekt för konsumenten. Skatten bör vara 300 kr för enkel inrikes resa och resa i Europa och 600 kr för enkel resa utanför Europa. Skatt på *fluorerade gaser* införs på samma nivå som gäller för den industri som inte omfattas av utsläppshandeln. Ett system med *försäljningsskatt* baserad på koldioxidutsläpp för *nya båtmotorer till fritidsbåtar* utreds och införs fr.o.m. 2011. Intäkterna från *trängselskatt* i Stockholm ska användas för förbättringar av kollektivtrafiken. Essingeleden beläggs med trängselskatt och skatten räknas årligen upp med inflationen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens syn när det gäller skattefriheten för biobränslen. Utskottet vill understryka betydelsen av pilotprojektdispenser för att påskynda utvecklingen av mer miljövänliga dieselprodukter.

Eftersom Lettland numera uppfyller EU:s krav på minimibeskattningsnivå för cigaretter, vilket också bekräftas av Europeiska kommissionen, har utskottet inget att invända mot att beskattningen av privatinförsel av cigaretter från Lettland upphör.

Av just de skäl som anförs i motionerna Sk7 och Sk8 höjdes fr.o.m. den 1 januari 2008 fastighetsskatten för vattenkraftverk från 1,2 % till 1,7 %. Samtidigt höjdes skatten på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer med 24 % till 12 648 kr per megawatt och månad. Tillsammans med den tillfälliga höjningen av skatten med 0,5 % under taxeringsåren 2007–2011 uppgår fastighetsskatten för vattenkraftverk till 2,2 %.

Utredningen om skatt på fluorerade växthusgaser (Fi 2008:11) har nyligen avlämnat betänkandet SOU 2009:62 Skatt på fluorerade växthusgaser. Förslagen bereds för närvarande i Regeringskansliet. Utskottet anser att regeringens arbete inte ska föregripas.

Inom EU pågår ett arbete med att fr.o.m. 2012 inkludera flyget i gemenskapens utsläppshandelssystem. Mot den bakgrunden anser utskottet att det inte finns anledning att initiera en utredning om utformningen av en koldioxidskatt på flygbränsle eller att införa en klimatskatt eller tillfällig skatt per passagerare på inrikesflyg.

Från den 1 januari 2008 sänktes lotteriskatten från 36 % till 35 % och återställdes därmed till den nivå som den hade före den 1 juli 1997. Förändringen skedde mot bakgrund av att intäkterna från trav- och galoppporten hade minskat (prop. 2007/08:11, bet. 2007/08:SkU17, rskr. 2007/08:89). Utskottet ser ingen anledning att ompröva beslutet.

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i utskottets yttrande till finansutskottet med anledning av budgetpropositionen för 2010 (yttr. 2009/10:SkU1y) konstaterat att frågor om båtregister och båtskatt inte är aktuella. Utskottet konstaterade också att alkylatbensin redan beskattas lägre än annan bensin. Utskottet avstyrkte vid samma tillfälle ett motionsförslag om att utreda ett system med försäljningsskatt baserad på koldioxidutsläpp för nya båtmotorer till fritidsbåtar. Utskottet noterade att Sjöfartsverket på regeringens uppdrag har utarbetat en strategi för båtmotorer i syfte att påverka konsumenternas attityder och beteende till ett mer miljöanpassat båtliv. I samma yttrande avstyrkte utskottet slutligen förslag om att belägga Essingeleden med trängselskatt och att inflationsskydda skatten. Utskottet ser ingen anledning att ompröva ställningstagandena.

Utskottet tillstyrker med det anförda regeringens förslag och avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Lagförslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar dels regeringens lagförslag utom såvitt avser ett förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483) (lagförslag 2.7) och en ändring i 6 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.4), sedan vissa samordningsåtgärder med hänsyn till lagförslag i andra propositioner vidtagits, dels utskottets förslag till lag om ändring i 3 kap. 1 § skattebetalningslagen (1997:483).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inte något att erinra mot regeringens förslag utan tillstyrker i allt väsentligt proposition 2008/09:41 i denna del.

Regeringen föreslår i proposition 2009/10:41 en ändring i 6 kap. 4 § energiskattelagen (lagförslag 2.4) med ikraftträdande den 1 januari 2011. Bestämmelsen avser bl.a. upplagshavares eller varumottagares hantering av ledsagardokument. I proposition 2009/10:40 Det nya punktskattedirektivet som utskottet behandlar i betänkande 2009/10:18 föreslås ett nytt papperslöst elektroniskt transport- och kontrollsystem. Medlemsstaterna får dock tillåta aktörerna att använda det nuvarande systemet med ledsagardokument på papper fram till den 1 januari 2011. Bestämmelsen i 6 kap. 4 § som genom en ändring i proposition 2009/10:40 (lagförslag 2.5) benämns 6 kap. 14 § upphävs följaktligen genom förslag i samma proposition (lagförslag 2.6) fr.o.m. den 1 januari 2011. Med hänsyn härtill finner utskottet att den föreslagna ändringen avseende lagrummet i proposition 2009/10:41 (lagförslag 2.4) inte behövs. Ändringsförslaget bör därför utgå ur lagförslaget.

Utskottet finner vidare anledning att göra några lagtekniska samordningar. Regeringen föreslår i proposition 2009/10:41 en ändring i 3 kap. 1 § skattebetalningslagen (1997:483) (lagförslag 2.7) med anledning av att skatten på förbränning av hushållsavfall slopas fr.o.m. den 1 oktober 2010. En annan ändring i samma paragraf föreslås i proposition 2009/10:15 Nya mervärdesskatteregler om omsättningsland, återbetalning till utländska företagare och periodisk sammanställning, vilken behandlas av utskottet i betänkande 2009/10:SkU12. Den senare ändringen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Propositionen innebär bl.a. att ett elektroniskt förfarande för återbetalning av mervärdesskatt införs. Att något ikraftträdande inte angivits beror på att det inte med säkerhet kan slås fast att ett fungerande elektroniskt ansökningsystem finns på plats inom hela unionen den 1 januari 2010. Enligt vad utskottet erfarit bör det nya systemet i varje fall ha kommit på plats den 1 oktober 2010. Utskottet föreslår att riksdagen i stället för regeringens lagförslag 2.7 i proposition 2009/10:41

antar utskottets förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen vari de i proposition 2009/10:15 föreslagna ändringarna i 3 kap. 1 § skattebetalningslagen beaktats.

Regeringen föreslår i proposition 2009/10:40 Det nya punktskattedirektivet en ändring i 2 kap. 1 § energiskattelagen (lagförslag 2.5) med ikraftträdande den 1 januari 2010. En annan ändring i samma paragraf med samma ikraftträdande – den 1 januari 2010 – föreslås i proposition 2009/10:41 (lagförslag 2.2). Utskottet behandlar i sak lagförslag 2.5 i proposition 2009/10:40 i betänkande 2009/10:SkU18 men samordnar lagförslagen i denna del i förevarande betänkande.

Regeringen föreslår i proposition 2009/10:41 även att 2 kap. 1 § energiskattelagen ändras den 1 januari 2011, 2013 och 2015. Utskottet föreslår att regeringens lagförslag i proposition 2009/10:41 avseende 2 kap. 1 § energiskattelagen (lagförslag 2.4, 2.5 och 2.6) justeras med hänsyn till den i proposition 2009/10:40 föreslagna ändringen i samma lagrum (lagförslag 2.5).

Regeringen föreslår vidare i proposition 2009/10:40 en ändring i 2 kap. 11 § energiskattelagen (lagförslag 2.5) med ikraftträdande den 1 januari 2010. Utskottet behandlar förslaget i betänkande 2009/10:SkU18. Samma paragraf föreslås ändrad även i proposition 2009/10:41 (lagförslag 2.3 och 2.4) med ikraftträdande den 1 oktober 2010 respektive den 1 januari 2011. Utskottet föreslår att regeringens lagförslag i proposition 2009/10:41 avseende 2 kap. 11 § energiskattelagen (lagförslag 2.3 och 2.4) justeras med hänsyn till de ändringar i lagrummet som föreslås i proposition 2009/10:40.

Regeringen föreslår slutligen i proposition 2009/10:40 en ändring i 8 kap. 1 § energiskattelagen (lagförslag 2.5) med ikraftträdande den 1 januari 2010. Förslaget behandlas i utskottets betänkande 2009/10:SkU18. Samma paragraf föreslås ändrad i proposition 2009/10:41 (lagförslag 2.6) med ikraftträdande den 1 januari 2015. Utskottet föreslår att regeringens lagförslag i proposition 2009/10:41 avseende 8 kap. 1 § energiskattelagen justeras med hänsyn till den ändring i lagrummet som görs genom proposition 2009/10:40.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Koldioxidskatt, punkt 1 (s)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s),
Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om koldioxidskatt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 1–3, 5 och 19, 2009/10:Sk8 yrkande 18 och 2009/10:Sk9 yrkande 9, bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk8 yrkandena 1, 2, 6, 7, 10 och 20 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 1, 6, 10 och 11.

Ställningstagande

Socialdemokraterna har presenterat sitt alternativ till regeringens politik när det gäller klimat- och miljöskatter samt fordonsbeskattningen i motion 2009/10:Fi260. För Socialdemokraternas mer principiella uppfattningar om energi- och miljöskatter hänvisas till motion 2007/08:N15 med anledning av klimatpropositionen.

Vår utgångspunkt är att skatteförändringar på miljöområdet ska göra det mer lönsamt att göra riktiga miljöval. På kort och medellång sikt innebär våra förslag en ökad nettointäkt som bidrar till att finansiera de klimatinvesteringar i bl.a. energieffektivisering och infrastruktur som vi föreslår i vår budgetmotion för 2010. På längre sikt syftar förslagen till att öka effektiviteten i användandet av ändliga resurser.

Koldioxidskatten är ett brett verkande och effektivt styrmedel. Vi socialdemokrater menar att *koldioxidskatten* ska vara på en sådan nivå att skatten behåller sin styrande funktion med beaktande av fördelningspolitiska och regionalpolitiska konsekvenser. Vi vill höja koldioxidskatten med 6 öre, jämfört med regeringens förslag. Detta motsvarar ett höjt bensinpris i konsumentled om ca 15 öre. För att kompensera dem som behöver bilen för att ta sig till och från arbetet, och dem som använder bilen i arbetet, höjer vi reseavdraget med 50 öre till 19 kr milen.

Vi accepterar förslaget om att *nedsättningen av koldioxidskatten för jordbruket* ska minska, men vi anser att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna få en återföring av dieselskatten i samma omfattning som tidigare. Vi vill införa ett stöd om 50 miljoner kronor per år. I samband med att *avfallsförbränningskatten* avskaffas måste regeringen se över behovet av hur mål och medel i avfallspolitiken kan utvecklas.

En annan fråga som behöver lösas är frågan om vilken skatt som ska gälla för *syntetisk diesel*. Syntetisk diesel kan tillverkas bl.a. av naturgas eller av s.k. restgaser som facklas bort på raffinaderierna. Vår uppfattning är att regeringen så snart som möjligt bör återkomma med en lösning på frågan om vilken skatt som ska gälla för syntetisk s.k. fossilbaserad diesel. Enligt bestämmelserna i energiskattelagen har regeringen möjlighet att i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Frågan om syntetisk diesel är en fråga om hur vi ska se på möjligheterna att stimulera alternativa energikällor. Målet är att ta fram nya alternativ till de traditionella drivmedlen. Det handlar således om att ta till vara en sådan energikälla och utveckla en ny form av syntetisk diesel. Den syntetiska dieseln bör, precis som andra bränslen, bedömas utifrån de faktiska utsläpp bränslet ger upphov till.

2. Koldioxidskatt, punkt 1 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om koldioxidskatt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 5, 2009/10:Sk8 yrkandena 1, 2, 6, 7, 10, 18 och 20 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 6, 9 och 11, bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 1–3 och 19 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 1 och 10.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att skatter är ett viktigt styrmedel i klimat- och miljöpolitiken. Vi accepterar därför flera av de förslag som regeringen lägger fram om *höjd koldioxidskatt*. Vi anser dock att *avfallsförbränningskatten* ska vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektiviteten för avfallspolitiken.

Vi vill höja skatten på bensin med 75 öre under tre år. Koldioxidskatten bör 2010 höjas med 19 öre mer än regeringen föreslagit. Även skatten på diesel bör höjas med 75 öre under tre år. För 2010 föreslås att dieselskatten höjs med 17 öre mer än regeringen föreslagit. *Busstrafiken* ska slippa höjda drivmedelskostnader genom ett restitutionsförfarande.

Regeringen föreslår att koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i *industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter*. Systemet har enligt vår mening inte varit tillräckligt miljöstyrande, och vi vill se att utsläppen verkligen minskar innan skatten tas bort.

När det gäller förslaget att sänka *återbetalningen av koldioxidkatt* för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner bör de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp kunna få stöd motsvarande den minskade återföringen.

Vi vill slutligen att koldioxidskattebefrielsen för *torv* ska fasas ut under fem år.

3. Koldioxidkatt, punkt 1 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen om koldioxidkatt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 5, 2009/10:Sk8 yrkandena 2, 18 och 20 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 1, 6 och 9–11, bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 1–3 och 19 samt 2009/10:Sk8 yrkandena 1, 6, 7 och 10.

Ställningtagande

Miljöpartiet anser att klimat- och miljöskatter är effektiva styrmedel för att minska utsläpp av t.ex. koldioxid och miljöförstörande ämnen. Det procentuella uttaget av miljö- och klimatsskatter har minskat under senare år, vilket innebär att skatternas styrande effekt minskat. Det finns en stor risk att skatterna urholkas om de inte växer i samma takt som BNP-utvecklingen. Till följd av den ekonomiska nedgången 2008–2009 faller konsumentprisindex (KPI) under samma period. Detta får till följd att skatten på bensin och diesel minskar eftersom skatterna är kopplade till utvecklingen av KPI. För att hålla omvandlingstrycket uppe i samhället och för att ge tydliga signaler om att fortsatt klimatomställning är prioriterad föreslår vi att *koldioxidkatt* höjs med 12 öre 2010, 43 öre 2011 samt 5 öre 2012. En höjning med 12 öre innebär att bensinpriset ökar med ungefär 36 öre. Höjd koldioxidkatt slår bl.a. igenom på priset på bensin, diesel och eld-

ningsolja. *Avfallsförbränningskatten* bör tills vidare vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektivitet för avfallspolitiken.

Miljöpartiet anser att *indexuppräknings* av miljö- och klimatskatterna behöver förändras och att uppräknings bör kopplas till BNP-utvecklingen och tydligare relateras till klimatmålen.

När det gäller förslaget att *sänka återbetalningen av koldioxidskatt* för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner bör de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp kunna få stöd motsvarande den minskade återföringen.

En för snabb upptrappning av koldioxidskatten på *gasol och naturgas* hotar utbyggnaden av biogasproduktionen. Upptrappningen bör senareläggas med två år så att den första höjningen i stället sker 2013 och att full skatt utgår först 2017.

Vi vill slutligen slopa undantaget från koldioxidskatt för *torv*.

4. Energiskatt, punkt 2 (s, v, mp)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s) och Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 6 och 7, 2009/10:Sk8 yrkande 3 och 2009/10:Sk9 yrkandena 12 och 13 samt avslår proposition 2009/10:41 i denna del.

Ställningstagande

Vindkraften står inför ett stort kommersiellt genombrott i Sverige. Produktionen från vindkraft har fördubblats på bara ett par år, och det finns mycket omfattande planer på utbyggnad av stora vindkraftsparker både på land och till havs. Vi anser att ett särskilt stöd, som kompletterar elcertifikaten, behövs till den havsbaserade vindkraften, som än så länge har högre kostnader än den landbaserade. Regeringen bör återkomma med förslag till ett långsiktigt kompletterande stöd till havsbaserad vindkraft. För närvarande utgår stöd i form av ett energiskatteavdrag med 12 öre per kWh. Regeringen vill slopa avdraget den 1 januari 2010. Vi anser att stödet tills vidare ska vara kvar i avvaktan på en ny långsiktig stödform.

5. Fordonsskatt, punkt 3 (s)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 8–15 och 18 samt 2009/10:Sk8 yrkande 23, bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del och motion 2009/10:Sk9 yrkande 3 och avslår motionerna 2009/10:Sk8 yrkandena 5, 8, 9 och 11–15 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 8 och 14–16.

Ställningstagande

Socialdemokraterna anser att man bör överväga att införa en *kilometerskatt* för tunga lastbilstransporter i Sverige. Rätt genomförd bör en kilometerskatt kunna öka effektiviteten i transportsystemet, minska slitaget och bullret samt minska utsläppen av partiklar, kväveoxid, svaveldioxid och koldioxid. Särskilt effektiv blir skatten om den kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter på järnväg. Ett genomförande av en kilometerskatt förutsätter att särskild hänsyn tas till skogsnäringens transporter där det saknas alternativ till vägtransporter. En kilometerskatt förutsätter också en tillräckligt väl utvecklad teknik och rimliga systemkostnader. Det är slutligen nödvändigt med ett gemensamt system för kilometerskatt i EU för att skatten ska få fullt genomslag.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet redovisar i ett särskilt yttrande till betänkandet ett gemensamt förslag om ett *miljöfordonspaket* som ska minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att klimatmålen nås samtidigt som fordonsindustrins konkurrenskraft stärks.

6. Fordonsskatt, punkt 3 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 8–15 och 2009/10:Sk8 yrkandena 5, 8, 9, 11–15 och 23, bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 18 och 2009/10:Sk9 yrkandena 3, 8 och 14–16.

Ställningstagande

Vänsterpartiet föreslår *sänkt fordonsskatt* för boende på landsbygden för att kompensera dessa och personer med låga inkomster för höjda drivmedelsskatter. För att öka utbudet av *kollektivtrafik* på landsbygden satsar vi 2,5 miljarder kronor under en treårsperiod. Rikstrafiken bör utreda hur ett system för kreditering av medel från staten till trafikhuvudmännen via kommuner och landsting kan se ut. Vi bedömer att systemet kan införas den 1 juli 2010. Vi vill vidare sänka fordonsskatten för *tunga bussar* till 2000 års nivå för att stimulera kollektivtrafiken. Fordonsskatten för bussar är sedan höjningen detta år från 1 500 kr till 20 000 kr orimligt hög med tanke på att tåg och flyg är skattebefriade. Genom skatten på *trafikförsäkringspremier* har busstrafikens kostnader ökat med ca 8 000 kr per buss. Vi anser att det är orimligt och vill avskaffa skatten på trafikförsäkringspremier för bussar. Det skulle betyda ca 100 miljoner kronor i minskade kostnader.

Vi anser att fordonsskatten kan vara ännu mer miljöinriktad. Vi vill i motsats till regeringen inte höja *utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut* till 120 gram koldioxid per kilometer. Vi föreslår dessutom att den fiskala basskatten på 360 kr ska avskaffas och att koldioxidkomponenten i stället ska höjs från 15 kr/g koldioxid till 24 kr/g koldioxid. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt.

Vi vill införa en *miljöbaserad försäljningsskatt* på nya personbilar. Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion – för hushållen har i sitt slutbetänkande (SOU 2005:51) presenterat ett konkret förslag där bilar med utsläpp över en viss nivå betalar försäljningsskatt medan andra är befriade. Syftet är att tydliggöra livscykelkostnaden, samtidigt som skatten uppmuntrar till köp av mer miljövänliga alternativ.

Vi vill även slopa *arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel* i de fall där arbetsgivare köper en cykel till den anställde för maximalt 5 000 kr. Syftet är att få arbetsgivare att stimulera sin personal att i stället för att åka bil ta cykeln till arbetsplatsen.

Vänsterpartiet tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet redovisar i ett särskilt yttrande till betänkandet ett gemensamt förslag om ett *miljöfordonspaket* som ska minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att klimatmålen nås samtidigt som fordonsindustrins konkurrenskraft stärks.

7. Fordonsskatt, punkt 3 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 8–15, 2009/10:Sk8 yrkande 23 och 2009/10:Sk9 yrkandena 3, 8 och 14–16, bifaller delvis proposition 2009/10:41 i denna del och motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 18 och 2009/10:Sk8 yrkande 14 och avslår motion 2009/10:Sk8 yrkandena 5, 8, 9, 11–13 och 15.

Ställningstagande

Miljöpartiet anser att regeringen ska utreda och återkomma med ett förslag om en *kilometerskatt* för lastbilar senast den 1 januari 2012. Syftet är att i större utsträckning internalisera externa effekter såsom buller och slitage från lastbilstrafiken. Skatten kommer också att leda till effektiviseringar och lägre utsläpp av växthusgaser från lastbilstrafiken. I snitt ska skatten vara 2 kr/km, men den bör differentieras eller återföras på ett sådant sätt att konkurrensen inte snedvrids för företag i norra Sverige.

Sverige har Europas tyngsta och mest bränsleslukande bilpark. Vi vill införa ett nytt system med *nybilsskatt respektive nybilsbonus* vid nyinköp av bilar. Ägare till effektiva och miljövänliga fordon får en bonus, som är större ju bättre fordonet är, medan ägare till bränsleslukande bilar med stora utsläpp får en avgift. Miljöpartiet avvisar därmed regeringens förslag om skattbefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper. Förslaget skapar inte tillräckliga incitament till energieffektivisering och utsläppsminskningar av koldioxid.

Vi godtar att koldioxidkomponenten i den koldioxidbaserade fordonsskatten höjs från 15 kr/g koldioxid till 20 kr/g koldioxid. Däremot avvisar vi att *gränsen för när koldioxidskatt tas ut* samtidigt höjs från 100 g/km till 120 g/km. Miljöstyrningen ökar med vårt förslag. Motivet för höjningen av gränsvärdet är att uttaget av fordonsskatt inte ska öka totalt. Den effekten hade kunnat nås på andra sätt, t.ex. genom ytterligare sänkt skatt för mycket snåla fordon.

Vi godtar också förändringarna i viktbaserad fordonsbeskattning, dvs. höjd fordonsskatt för bensinbilar och sänkt fordonsskatt för dieselbilar samt sänkt fordonsskatt för tunga bussar. Däremot avvisar vi förslaget om att sänka fordonsskatten för *tunga lastbilar*. Lastbilstrafiken är den del av transportsektorn där utsläppen ökar mest, varför de miljöstyrande skatterna för denna sektor måste öka och inte minska.

Miljöpartiet tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet redovisar i ett särskilt yttrande till betänkandet ett gemensamt förslag om ett *miljöfordonspaket* som ska minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att klimatmålen nås samtidigt som fordonsindustrins konkurrenskraft stärks.

8. Skatt på gödselmedel, punkt 4 (s)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s),
Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:Sk7 yrkande 16, bifaller delvis motionerna 2009/10:Sk8 yrkandena 4 och 19 samt 2009/10:Sk9 yrkande 17 och avslår proposition 2009/10:41 i denna del.

Ställningstagande

Regeringen avskaffar skatten på handelsgödsel trots att regeringen själv bedömer att beslutet kommer att förvärra utsläppen av kväve. Det är inte ansvarsfullt. Jordbruket är i dag den största källan till kväveutsläpp till haven. Det finns fortsatt behov av att ha en beskattning som ger incitament till minskade utsläpp. Vi socialdemokrater avslår propositionens förslag på slopad skatt på handelsgödsel.

9. Skatt på gödselmedel, punkt 4 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:Sk8 yrkandena 4 och 19, bifaller delvis motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 16 och 2009/10:Sk9 yrkande 17 och avslår proposition 2009/10:41 i denna del.

Ställningstagande

Halterna av bekämpningsmedel ökar i vattendrag, sjöar och hav, vilket påverkar det marina ekosystemet negativt. Trots detta föreslår regeringen att skatten på handelsgödsel tas bort. Vi avvisar förslaget. I stället föreslår vi, som ett led i att minska jordbrukets inverkan på övergödningen av haven, en höjning av skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel med 20 %.

10. Skatt på gödselmedel, punkt 4 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:Sk9 yrkande 17, bifaller delvis motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 16 och 2009/10:Sk8 yrkandena 4 och 19 samt avslår proposition 2009/10:41 i denna del.

Ställningstagande

Miljöpartiet, liksom ett stort antal av remissinstanserna, motsätter sig regeringens förslag om att slopa skatten på gödsel. Enligt regeringens egna beräkningar minskar skatten kväveläckaget från jordbruksmarken med ca 1 500 ton kväve per år. Detta är jämförbart med vad som uppnåtts av kostsamma åtgärder som ersättning till lantbrukare för fångstgrödor. Förutom ökade utsläpp av kväve som slopandet av skatten kommer att ge upphov till ökar utsläppen av den aggressiva växthusgasen lustgas. Slopandet av skatten har motiverats med att det kompenserar lantbruket för höjningar av klimatrelaterade skatter. Dessa skattehöjningar inträffar dock först 2011 och då på en låg nivå. Under 2010–2012 blir nettoeffekten för lantbruket en nettoskattesänkning på drygt 660 miljoner kronor.

Miljöpartiet anser att gödselskatten bör behållas och på sikt höjas. Medlen ska också i fortsättningen återföras till näringen i form av ersättning för miljöåtgärder.

11. Övriga förslag om punktskatter, punkt 5 (s)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s),
Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och motionerna 2009/10:Sk7 yrkandena 4 och 17 samt 2009/10:Sk9 yrkande 4, bifaller delvis motion 2009/10:Sk8 yrkande 21 och avslår motionerna 2009/10:Sk8 yrkandena 16, 17 och 22 samt 2009/10:Sk9 yrkandena 2, 5 och 7.

Ställningstagande

Kraftbolagen har under en lång tidsperiod fått stora vinster genom att sälja el med låga kostnader från svensk vattenkraft för ett pris som kraftigt överstiger produktionskostnaderna. Därför vill vi höja *fastighetsskatten på vattenkraft* med 20 %. Även *skatten på termisk effekt* i kärnkraftverk kan öka utan direkt effekt på elpriset. Vi höjer också den skatten med 20 %. Totalt ger dessa två förslag ca 1 miljard kronor. Vi kommer att säkerställa att den elintensiva industrin inte kommer att påverkas negativt av dessa förändringar. De intäkter som dessa förändringar ger är viktiga delar i finansieringen av de investeringar som vi gör för att skynda på utvecklingen till ett hållbart samhälle. Vi kan exempelvis genom dessa skatteförändringar finansiera ungefär halva den storsatsning som vi vill göra för att rusta upp och klimatrenera miljonprogramsområdena. Förslaget finns närmare presenterat i vår budgetmotion för 2010.

Ett av klimatberedningens förslag var att införa en *skatt på fluorerade gaser* som stimulerar utbyte av stora kyl- och frysanläggningars och luftkonditioneringsanläggningars köldmedium från fluorerade gaser. Vi föreslår att skatten införs. Förslaget ger ca 100 miljoner kronor i ökade skatteintäkter.

12. Övriga förslag om punktskatter, punkt 5 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och motion 2009/10:Sk8 yrkandena 16, 17, 21 och 22, bifaller delvis motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 4 och 2009/10:Sk9 yrkande 2 och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 17 och 2009/10:Sk9 yrkandena 4, 5 och 7.

Ställningstagande

Det görs stora vinster på elkraft från vatten- och kärnkraft på den avreglerade elmarknaden. Vänsterpartiet föreslår därför att *fastighetsskatten på vattenkraft* och *skatten på termisk effekt* i kärnkraftverk 2010 höjs med 10 %. Vi föreslår ytterligare höjningar för 2011.

Regeringen föreslog i samband med budgetpropositionen för 2008 en sänkning av *lotteriskatten* från 36 % till 35 % av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinsterna betalats ut. Vi delar inte regeringens bedömning beträffande ATG:s utveckling och det befogade i att sänka skatten. Vi föreslår att lotteriskatten åter ska vara 36 %.

Vänsterpartiet föreslår vidare att en *klimatskatt införs på inrikesflyget*. Vår utgångspunkt är att nivån på koldioxid- och energiskatten på flygfotogen ska motsvara den nivå som gäller för bensin för bilar. Skatten införs i form av en schabloniserad start- och landningsavgift på 11 000 kr per start eller landning. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. Förslaget är inte lika träffsäkert som en bränsleskatt, men i väntan på ändrade internationella regelverk är det ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel mot en minskad miljöpåverkan.

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. Vi föreslår att det ska införas en *båtskatt för fritidsbåtar*. En sådan skatt kan finansiera fritidsbåtarnas andel av infrastrukturkostnaderna och en sänkning av *skatten på alkylatbensin* med 1 kr per liter. En förutsättning för en båtskatt är att det finns ett båtregister. Regeringen bör därför ta fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla fr.o.m. 2011.

13. Övriga förslag om punktskatter, punkt 5 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:41 i denna del och motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 17 och 2009/10:Sk9 yrkandena 2, 4, 5 och 7, bifaller delvis motion 2009/10:Sk8 yrkande 16 och avslår motionerna 2009/10:Sk7 yrkande 4 och 2009/10:Sk8 yrkandena 17, 21 och 22.

Ställningstagande

Flyget är kraftigt subventionerat i förhållande till andra transportslag eftersom flygfotogen är befriad från både energi- och koldioxidskatt. Avtalet i ICAO (International Civil Aviation Organization) måste förhandlas om, och i avvaktan på detta måste en skatt som motsvarar energi- och koldioxidskatten införas. Vi föreslår att man ska fortsätta att utreda frågan om en *koldioxidskatt på flyget*. En tillfällig skatt per passagerare bör i avvaktan på detta införas som ger motsvarande priseffekt för konsumenten. Vårt förslag innebär 300 kr i flygskatt för en enkel resa inrikes och i Europa och 600 kr för en enkel resa utanför Europa.

Miljöpartiet föreslår att en *miljöskatt för fluorerade växthusgaser* införs. Skattesatsen bör sättas på samma nivå som koldioxidskatten för industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Vi vill införa en *försäljningsskatt vid nyförsäljning av båtmotorer till fritidsbåtar*. Avgiften baseras på motorns koldioxidutsläpp. Syftet är att minska båtlivets klimatpåverkan och få konsumenten att tänka till en extra gång vid val av båtmotor. På så vis sätts också press på båtmotortillverkarna att skynda på teknikutvecklingen. Skatten ska vara mellan 1 000 och 15 000 kr. Intäkterna från skatten beräknas bli runt 60 miljoner kronor årligen. En försäljningsskatt kräver att det finns ett standardiserat sätt att mäta och redovisa koldioxidutsläpp från båtmotorer. Systemet bör utredas först och kan därför införas först fr.o.m. den 1 januari 2011.

Miljöpartiet föreslår att intäkterna från *trängselskatten* i Stockholm används för förbättringar i kollektivtrafiken och att även Essingeleden beläggs med trängselskatt. Avgiftsbefrielsen för Essingeleden innebär en tendens till att trafik flyttas över dit. Trängselskattens styrande effekt har urholkats något, och vi föreslår att nivåerna räknas upp årligen med inflationen. I de fall arbetsgivaren betalar trängselskatt åt anställda med förmånsbil så ska detta förmånsbeskattas.

Särskilt yttrande

Fordonsskatt, punkt 3 (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s) och Peter Pedersen (v) anför:

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har kommit överens om ett miljöfordonspaket som ska minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att klimatmålen nås samtidigt som fordonsindustrins konkurrenskraft förstärks.

De oklarheter som i dag råder kring *definitionen av "miljöbil"* hämmar försäljningen av miljösmarta bilar. Vi föreslår en enhetlig miljöbilsklassning med tre klasser som används i alla regelverk som rör miljöbilar. Klassindelningen ska successivt skärpas i takt med att hela bilparken förändras i miljövänlig riktning. Miljöbilsdefinitionen ska inkludera hårda säkerhetskrav. Vi ska också verka för en enhetlig europeisk miljöbilsdefinition. Vägverket bör få i uppdrag att presentera förslag till en sammanhållen och skärpt miljöbilsdefinition fr.o.m. 2011.

Vi anser att *beskattningen av fordon* behöver utformas på ett mer miljöstyrande sätt än vad regeringen har föreslagit. Vår uppfattning är att fordon med låga utsläpp ska gynnas och ägare till bilar med höga utsläpp ska betala mer, t.ex. genom en ökad koldioxidrelatering av förmånsbeskattningen och fordonsbeskattningen.

Det finns behov av att stimulera en *förnyelse av de tunga fordonen*. För att åstadkomma en bra testmarknad för ny teknik införs ett tillfälligt stöd för företag och kommuner som är villiga att agera referenskunder. På så sätt påskyndas utbytet av bussar och lastbilar som drivs på förnybara bränslen, el, bränsleceller och hybrider. För 2010 satsas 50 miljoner kronor i en särskild stimulans.

Ett stort antal bilar saknar katalysator och har säkerhetsbrister. Vi investerar i *en allmän skrotningsspremie* på ca 5 000 kr för bilar tillverkade före 1989 under de kommande åren. Systemet ska inte begränsa tillverkarnas producentansvar. Vägverket får 100 miljoner kronor per år för att utforma och administrera ett system för skrotning av bilar.

Under 2010 och 2011 införs en *konverteringspremie* för byte från bensin till etanol, biogas eller el, inom en budgetram på 50 miljoner kronor per år. Premien är ca 5 000 kr för byte från bensin till etanol och ca 10 000 kr för byte till biogas och el. Konverterade fordon får också en mer förmånlig fordonsbeskattnings.

Vi påskyndar *utbyggnaden av förnybara bränslen* genom ett investeringsprogram nästa år på ca 100 miljoner kronor. Programmet ska stimulera en utbyggnad av exempelvis den svenska produktionen och distributionen av biogas för att möjliggöra tillgång på mackar med biogas runt om i landet. El-laddstationer ska främjas.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2009/10:40

Proposition 2009/10:40 Det nya punktskattedirektivet:

Riksdagen antar regeringens förslag till

5. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Lagförslaget behandlas såvitt avser 2 kap. 1 §.

Proposition 2009/10:41

Proposition 2009/10:41 Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om upphävande av lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
4. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
5. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
6. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
7. lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483),
8. lag om ändring i lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror,
9. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
10. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
11. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
12. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
13. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
14. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Följdmotioner med anledning av proposition 2009/10: 41

2009/10:Sk7 av Lars Johansson m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om koldioxidskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reseavdraget bör höjas med 50 öre till 19 kr milen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på förbränning av avfall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om energiskatter och energiinvesteringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna få en återföring av dieselskatten i jordbruks- och skogsmaskiner av samma omfattning som tidigare.
6. Riksdagen beslutar att energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft på 12 öre/kWh ska kvarstå även under 2010.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till ett långsiktigt kompletterande stöd för havsbaserad vindkraft.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om ett program för att uppmuntra omställningen till fler miljöfordon.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en enhetlig miljöbilsklassning bör utvecklas.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beskattningen av fordon bör utformas så att fordon med låga utsläpp gynnas och ägare till bilar med höga utsläpp betalar mer.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett tillfälligt stöd för förnyelse av tunga fordon bör inrättas.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en allmän skrotningspremie på 5 000 kr per bil bör införas.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den allmänna skrotningspremien bör utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om efterkonverteringsstöd.

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett investeringsprogram för utbyggnad av infrastruktur för nya bränslen.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på handelsgödsel.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om miljöskatt för fluorerade gaser.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter i Sverige.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med en lösning på frågan om vilken skatt som ska gälla för syntetisk s.k. fossilbaserad diesel.

2009/10:Sk8 av Marie Engström m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidskatt för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avfallsförbränningsskatten bör vara kvar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om energiskatteavdrag för havsbaserad vindkraft.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behålla skatten på handelsgödsel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöfaktorn för dieslbilar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd bensinskatt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd skatt på diesel.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt fordonsskatt på landsbygden.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statliga medel till kollektivtrafik på landsbygden.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om busstrafik och drivmedelsskatter.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om busstrafik och fordonsskatter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafikförsäkringspremien för bussar bör avskaffas.

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidbaserad fordonsskatt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om försäljningsskatt.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slopad arbetsgivaravgift och förmånsskatt vid inköp av cyklar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klimatskatt på inrikesflyg.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på fritidsbåtar och sänkt skatt på alky-latbensin.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till jordbruket motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatt.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utfasning av koldioxidskattebefrielsen för torv.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd fastighetsskatt på vattenkraft och höjd skatt på termisk effekt i kärnkraftverk.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lotteriskatt.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om ett program för att uppmuntra omställningen till fler miljöfordon.

2009/10:Sk9 av Helena Leander m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd koldioxidskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en flygskatt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kilometerskatt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på fluorerade växthusgaser.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en försäljningsskatt på båtmotorer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidskatt på torv.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trängselskatt.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nybilsskatt och nybilbonus.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om återföring av koldioxidskatt för diesel i jordbruksmaskiner och skogsbruksmaskiner.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning.
11. Riksdagen avslår regeringens förslag om att avskaffa avfallsförbränningsskatten.
12. Riksdagen avslår regeringens förslag om att slopa energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ett långsiktigt kompletterande stöd till havsbaserad vindkraft.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändringar i den viktbaserade fordonsskatten.
16. Riksdagen avslår regeringens förslag om skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper.
17. Riksdagen avslår regeringens förslag om att slopa skatten på handelsgödsel.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

- 1 Förslag till lag om upphävande av lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel

Härigenom föreskrivs att lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel ska upphöra att gälla vid utgången av år 2009.

Lagen tillämpas fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 januari 2010.

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 energi¹

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

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

dels att 2 kap. 1 § samt 11 kap. 3 och 10 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §²

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	2 kr 95 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 29 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 32 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	3 kr 66 öre per liter
	b) miljöklass 2	2 kr 98 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	5 kr 32 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 68 öre per liter	2 kr 34 öre per liter	6 kr 2 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	764 kr per m ³	2 883 kr per m ³	3 647 kr per m ³

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

² Senaste lydelse 2007:1393. Paragrafen har föreslagits ändrad även i proposition 2009/10:40.

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

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

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

3 §³

Energiskatten utgör

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

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

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

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

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

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

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

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som enligt

³ Senaste lydelse 2007:1387.

denna paragraf ska tas ut för påföljande kalenderår.

10 §⁴

Avdrag får göras även för energiskatt och koldioxidskatt på bränsle som förbrukats på ett sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. 1 § 7 och 17 a och 3-4 §§.

Avdrag enligt första stycket får göras endast i den mån avdrag inte gjorts enligt 7 kap. 1 § första stycket 4 i fall som avses i 6 a kap. 1 § 7 eller 17 a eller 3, 3 a, 3 b, 3 c eller 4 §.

Den som yrkesmässigt levererar elektrisk kraft som i Sverige framställts i ett vindkraftverk får göra avdrag med ett belopp som svarar mot 12 öre per kilowattimme om kraftverket är placerat på havsbotten eller på Vänerns botten. Avdragsrätten upphör dock när den sammanlagda elproduktionen i vindkraftverket uppgår till 20 000 kilowattimmar per installerad kilowatt enligt elgeneratorns märkeffekt.

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

⁴ Senaste lydelse SFS 2008:1219.

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

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

dels att 2 kap. 4 a §, 4 kap. 14 § och 5 kap. 4 a § ska upphöra att gälla, *dels* att 1 kap. 2 § och 2 kap. 11 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §²

Energiskatt *skall* betalas för bränslen som anges i 2 kap. 1, 1 a och 3–4 a §§. Koldioxidskatt *skall* betalas för bränslen som anges i 2 kap. 1 och 3–4 a §§. Svavelskatt *skall* betalas på svavelinnehållet i bränslen som anges i 3 kap. 1 §. Bestämmelser om dessa skatter finns i 2–10 kap.

Bestämmelser om skatt på elektrisk kraft finns i 11 kap.

Energiskatt *ska* betalas för bränslen som anges i 2 kap. 1, 1 a, 3 och 4 §§. Koldioxidskatt *ska* betalas för bränslen som anges i 2 kap. 1, 3 och 4 §§. Svavelskatt *ska* betalas på svavelinnehållet i bränslen som anges i 3 kap. 1 §. Bestämmelser om dessa skatter finns i 2–10 kap.

2 kap.

11 §³

Energiskatt och koldioxidskatt *skall* inte betalas för

1. metan som framställts av biomassa,
2. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402, *med undantag för träavfall som härrör från hushållsavfall,*

3. bränslen enligt KN-nr 2705, som uppkommit vid en process som avses i 6 a kap. 1 § 1 eller i 11 kap. 9 § 2, när dessa är avsedda att 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 koldioxidskatt *ska* inte betalas för

2. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402,

¹ Senaste lydelse av

2 kap. 4 a § 2007:1387

4 kap. 14 § 2006:592

5 kap. 4 a § 2006:592.

² Senaste lydelse 2006:592.

³ Senaste lydelse 2007:778. Paragrafen har föreslagits ändrad även i proposition 2009/10:40.

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

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. 10 §, 2 kap. 1 och 11 §§, 6 kap. 4 §, 6 a kap. 1–3 och 5 §§, 7 kap. 3 § samt 9 kap. 5 och 7–9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 1 b §, 6 a kap. 2 a § samt 7 kap. 4 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

10 §¹

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

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

2. elverkningsgraden uppgår till minst 15 procent.

Lydelse enligt lagförslag 2.2

2 kap.

1 §

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

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

¹ Senaste lydelse 2008:561.

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

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 2.3**Föreslagen lydelse*11 §²

Energiskatt och koldioxidskatt ska inte betalas för

1. metan som framställts av biomassa,

2. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402,

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

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

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

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

1. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402,

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***6 kap.**4 §³

Upplagshavare eller varu- mottagare 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 ledsagardoku- mentet (returexemplaret) och skicka tillbaka det till avsändaren i det andra EG-landet.

Beskattningsmyndigheten *skall* på returexemplaret attestera andra förluster än sådana som avses i

Upplagshavare eller varu- mottagare 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 ledsagardoku- mentet (returexemplaret) och skicka tillbaka det till avsändaren i det andra EG-landet.

Beskattningsmyndigheten *ska* på returexemplaret attestera andra förluster än sådana som avses i

² Paragrafen har föreslagits ändrad även i proposition 2009/10:40.

³ Senaste lydelse 2006:1508. Paragrafen har föreslagits ändrad även i proposition 2009/10:40.

2 kap. 11 § första stycket 5 och 7 kap. 6 §, under förutsättning att förlusterna uppkommit under transport inom EG och konstaterats i Sverige.

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 5 och 7 kap. 6 § under transporten uppkommit i ett annat EG-land, *skall* beskattningsmyndigheten vid bränslets ankomst till Sverige ange i vilken omfattning beskattning *skall* ske av de förlorade bränslemängderna samt hur skatten *skall* beräknas. Beskattningsmyndigheten *skall* skicka en kopia av returexemplaret till behörig myndighet i det EG-land där förlusten konstaterats.

2 kap. 11 § första stycket 4 och 7 kap. 6 §, under förutsättning att förlusterna uppkommit under transport inom EG och konstaterats i Sverige.

Om obeskattat bränsle som avses i 1 kap. 3 a § transporteras från ett skatteupplag i ett annat EG-land till Sverige och andra förluster än sådana som avses i 2 kap. 11 § första stycket 4 och 7 kap. 6 § under transporten uppkommit i ett annat EG-land, *ska* beskattningsmyndigheten vid bränslets ankomst till Sverige ange i vilken omfattning beskattning *ska* ske av de förlorade bränslemängderna samt hur skatten *ska* beräknas. Beskattningsmyndigheten *ska* skicka en kopia av returexemplaret till behörig myndighet i det EG-land där förlusten konstaterats.

Nuvarande lydelse

6 a kap.

1 §⁴

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från 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

⁴ Senaste lydelse 2008:562.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
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
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. –		–	–	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		100 procent	85 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		100 procent	79 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	79 procent	–
14. Förbrukning i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	–	79 procent	–
15. –		–	–	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		100 procent	85 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Föreslagen lydelse

6 a kap.

1 §

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	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
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. –		–	–	–

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	84 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxidskatt	Befrielse från svavelskatt
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Nuvarande lydelse

Om råtallolja 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 råtallolja 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 råtallolja 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.

*Föreslagen lydelse*2 §⁵

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

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

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

⁵ Senaste lydelse 2008:561.

2 a §

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

3 §⁶

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

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

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

5 §⁷

De begränsningar av skattbefrielsen 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 skattbefrielsen 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.

⁶ Senaste lydelse 2008:561.

⁷ Senaste lydelse 2008:561.

7 kap.**3 §⁸**

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

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

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

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

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

4 §¹⁰

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

I fråga om vätskeformig eller gasformig metan som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle gäller första stycket endast om bränslet uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009.

⁸ Senaste lydelse 2007:778.

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

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

9 kap. 5 §¹¹

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

Återbetalning medges vid leverans för

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

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

b) råttalolja 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 råttalolja med *hela* energiskatten och 79 procent av koldioxidskatten,

b) råttalolja med ett energiskattebelopp som motsvarar *70 procent av* den energiskatt och 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttalolja 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 råttalolja, energiskattesats som följer av beslutet.

7 §¹²

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas in till

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas in till

¹¹ Senaste lydelse 2006:1508.

¹² Senaste lydelse 2007:1387.

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.

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

8 §¹³

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

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

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

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

9 §¹⁴

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

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

¹³ Senaste lydelse 2007:1387.

¹⁴ Senaste lydelse 2006:1508.

överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet. överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 procent av det överskjutande skattebeloppet för bränslet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.4

2 kap.

1 §

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

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

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 2.4**Föreslagen lydelse*

1 b §

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

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 2.4***6 a kap.**

1 §

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

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

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid yrkes-mässig växthusodling	Bensin, råttall-olja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttall-olja, 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 till-verkningsprocessen i gruv-industriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, last-bilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	84 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

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

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
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 flyg-fotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	70 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	70 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruv-industriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	86 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

*Lydelse enligt lagförslag 2.4**Föreslagen lydelse*

2 a §

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

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

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

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

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

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.5

2 kap.

1 §

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
4. 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 092 kr per 1 000 kg	3 385 kr per 1 000 kg	4 477 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	939 kr per 1 000 m ³	2 409 kr per 1 000 m ³	3 348 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	646 kr per 1 000 kg	2 800 kr per 1 000 kg	3 446 kr per 1 000 kg

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

Lydelse enligt lagförslag 2.5

Föreslagen lydelse

1 b §

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

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 2.5***6 a kap.****1 §**

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

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

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motor-drivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	86 procent	70 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

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

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

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energi-skatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål				
	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande enligt 2 kap. 9 § eller fartygs-tillstånd 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 flyg-fotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. –		–	–	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter		70 procent	100 procent	–
b) i andra fall än som avses under a		70 procent	40 procent	–
10. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon vid yrkesmässig växthusodling	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motor-drivna fordon i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet	Bensin, råttallolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	70 procent	40 procent	–
12. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från kol-dioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
13. Förbrukning vid tillverkningsprocessen i gruv-industriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, last-bilar och bussar	Andra bränslen än bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	86 procent	40 procent	–
14. –		–	–	–
15. –		–	–	–
16. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
17. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 6 kap. 1 § lagen om handel med utsläppsrätter	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		70 procent	93 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	6 procent	–

Lydelse enligt lagförslag 2.4

Föreslagen lydelse

2 §

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

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

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

Om råttallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 9 b–11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

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

Lydelse enligt lagförslag 2.5

Föreslagen lydelse

2 a §

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.4

Föreslagen lydelse

3 §

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §²

Den som är skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränsle

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

² Senaste lydelse 2001:518.

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

8 kap.

1 §³

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

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

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

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

9 kap.

2 §⁴

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

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

³ Senaste lydelse 2006:1508. Paragrafen har föreslagits ändrad även i proposition 2009/10:40.

⁴ Senaste lydelse 2001:518.

*Lydelse enligt lagförslag 2.4**Föreslagen lydelse*

5 §

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

Återbetalning medges vid leverans för

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

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

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 70 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

b) råttallolja med ett energiskattebelopp som motsvarar 70 procent av den energiskatt och 40 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 70 procent av koldioxidskatten,

c) andra bränslen än råttallolja med 70 procent av energiskatten och 40 procent av koldioxidskatten,

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

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

För 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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

7 Förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen (1997:483)

Häri genoms föreskrivs att 3 kap. 1 § skattebetalningslagen (1997:483) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

1 §¹

- Skatteverket *skall* registrera Skatteverket *ska* registrera
1. den som är skyldig att göra skatteavdrag enligt 5 kap. eller betala arbetsgivaravgifter,
 2. den som är skattskyldig enligt mervärdesskattelagen (1994:200), med undantag av en sådan mervärdesskattegrupp som avses i 6 a kap. 1 § mervärdesskattelagen och av den som är skattskyldig endast på grund av förvärv av sådana varor som anges i 2 a kap. 3 § första stycket 1 och 2 nämnda lag,
 3. den som är gruppövudman,
 4. den som har rätt till återbetalning av ingående mervärdesskatt enligt 10 kap. 9–13 §§ mervärdesskattelagen,
 5. den som gör sådant gemenskapsinternt förvärv som är undantaget från skatteplikt enligt 3 kap. 30 d § första stycket mervärdesskattelagen,
 6. den som är skattskyldig och redovisningskyldig enligt lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, och
 7. den som är skattskyldig enligt
 - a) lagen (1972:820) om skatt på spel,
 - b) 4 § första stycket 1 lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,
 - c) lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,
 - d) lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,
 - e) lagen (1991:1482) om lotteriskatt,
 - f) 10, 13 eller 15 § eller 16 § första stycket eller 38 § 1 lagen (1994:1563) om tobaksskatt,
 - g) 9, 12, 14 eller 15 § lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
 - h) 4 kap. 3, 6, 8 eller 9 §, 12 § eller 14 § första stycket 1 eller 11 kap. 5 § första stycket 1 eller 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi,
 - i) lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,
 - j) lagen (1999:673) om skatt på avfall,
 - k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer, eller
 - l) lagen (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.
- Om skatt *skall* betalas enligt 23 kap. 3 c eller 3 d § av ett om- Om skatt *ska* betalas enligt 23 kap. 3 c eller 3 d § av ett om-

¹ Senaste lydelse 2007:462. Paragrafen har föreslagits ändrad även i proposition 2009/10:15.

bud för en generalrepresentation eller av en skatterepresentant för en utländsk försäkringsgivare, *skall* ombudet respektive representanten registreras i stället för försäkringsgivaren.

bud för en generalrepresentation eller av en skatterepresentant för en utländsk försäkringsgivare, *ska* ombudet respektive representanten registreras i stället för försäkringsgivaren.

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

8 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §¹

Skatt enligt 1 § ska inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter tobaksvaror, eller en proportionell blandning av dessa varor, från respektive medlemsstat i Europeiska unionen under de övergångsperioder som anges i följande uppställning.

Medlemsstat	Produkter	Övergångsperiodens slut
Tjeckien	200 cigaretter eller	31 december 2007
	100 cigariller eller	31 december 2006
	50 cigarrer eller	31 december 2006
	250 gram röktobak	31 december 2006
Slovenien	200 cigaretter	30 juni 2007
Polen	200 cigaretter	31 december 2008
Slovakien	200 cigaretter	31 december 2008
Ungern	200 cigaretter	31 december 2008
Bulgarien	200 cigaretter	31 december 2009
Estland	200 cigaretter eller	31 december 2009
	250 gram röktobak	31 december 2009
Lettland	200 cigaretter	31 december 2009
Litauen	200 cigaretter	31 december 2009
Rumänien	200 cigaretter	31 december 2009

En bestämmelse om förbud för den som inte fyllt 18 år att föra in tobaksvaror i landet finns i 13 § tobakslagen (1993:581).

Föreslagen lydelse

2 §

Skatt enligt 1 § ska inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter tobaksvaror, eller en proportionell blandning av dessa varor, från respektive medlemsstat i Europeiska unionen under de övergångsperioder som anges i följande uppställning.

¹ Senaste lydelse 2007:1390.

Medlemsstat	Produkter	Övergångsperiodens slut
Tjeckien	200 cigaretter eller	31 december 2007
	100 cigariller eller	31 december 2006
	50 cigarrer eller	31 december 2006
	250 gram röktobak	31 december 2006
Slovenien	200 cigaretter	30 juni 2007
Polen	200 cigaretter	31 december 2008
Slovakien	200 cigaretter	31 december 2008
Ungern	200 cigaretter	31 december 2008
Bulgarien	200 cigaretter	31 december 2009
Estland	200 cigaretter eller	31 december 2009
	250 gram röktobak	31 december 2009
Lettland	200 cigaretter	31 december 2008
Litauen	200 cigaretter	31 december 2009
Rumänien	200 cigaretter	31 december 2009

En bestämmelse om förbud för den som inte fyllt 18 år att föra in tobaksvaror i landet finns i 13 § tobakslagen (1993:581).

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.
2. Bestämmelsen i sin nya lydelse tillämpas dock även för tid från och med den 1 januari 2009.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227) dels att 1 kap. 3 § och bilaga 2 till lagen ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 kap. 11 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

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

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

a) ett förbrukningsbart bränsle,
b) en lagringsanordning för elektrisk energi,

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

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

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

2 kap.

11 a §

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil för den tid under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första

gången som bilen uppfyller kraven i Miljöklass 2005 eller Miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid och högst 5 milligram partiklar per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier,

4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller är utrustad med styrd tändning för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier, eller

5. enligt uppgift från bilens

tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer vid framförande, om bilen är indelad i Miljöklass E1.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas av någon av de punkterna.

Kraven i första stycket 3 och 4 är uppfyllda även om personbilen inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent visar att bilen uppfyller kraven i Miljöklass 2005.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

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

Föreslagen lydelse

Bilaga 2**Fordonsskatt**

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

2. De nya bestämmelserna i 2 kap. 11 a § tillämpas även på bilar som för första gången blivit skattepliktiga under tiden den 1 juli – den 31 december 2009. För sådana bilar återbetalas utan ansökan erlagd fordonsskatt för perioden med avdrag för belopp som återbetalats på grund av avställning eller avregistrering. Återbetalning sker till den som vid lagens ikraftträdande var antecknad i vägtrafikregistret som ägare av fordonet.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

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

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

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

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

2 kap.

Personbilar

Personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar

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

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

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

7 §²

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse av bilaga 3 2006:473.

² Senaste lydelse 2006:473.

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

9 §

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

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 10 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.

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

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

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

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

10 §³

För personbilar som kan drivas med diesellojla 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

Bränslefaktorn är 2,55.

Miljötillägget är

³ Senaste lydelse 2007:1391.

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

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

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

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

11 §⁴

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.9

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil för den tid under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången som bilen uppfyller kraven i Miljöklass 2005 eller Miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

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.

Föreslagen lydelse

11 a §

Fordonsskatt ska inte betalas för personbil klass I för den tid under de fem första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången som bilen uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om

⁴ Senaste lydelse 2007:1391.

reparation och underhåll av fordon⁵ eller kraven i Miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid och högst 5 milligram partiklar per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med diesellojla eller för drift med diesellojla i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med diesellojla eller för drift med diesellojla i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier,

4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller är utrustad med styrd tändning för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol i kombination med elektricitet från batterier, eller

5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer vid framförande, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas av någon av de punkterna.

Kraven i första stycket 3 eller 4 är uppfyllda även om personbilen inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent visar att bilen uppfyller kraven i Miljöklass 2005.

⁵ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1, Celex 32007R0715.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*12 §⁶

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

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

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 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 §§.

⁶ Senaste lydelse 2009:228.

*Lydelse enligt lagförslag 2.9**Bilaga 2***Fordonsskatt**

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

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
	8 000 – 8 999	3 519		--
	9 000 – 9 999	3 728		--
	10 000 – 10 999	3 937		--
	11 000 – 11 999	4 146		--
	12 000 – 12 999	4 355		--
	13 000 – 13 999	4 586		--
	14 000 – 14 999	6 401		--
	15 000 – 15 999	8 216		--
	16 000 – 16 999	10 031		--
	17 000 – 17 999	10 769		--
	18 000 – 18 999	12 397		--
	19 000 – 19 999	13 492		--
	20 000 – 20 999	15 583		--
	21 000 – 21 999	18 483		--
	22 000 – 22 999	21 382		--
	23 000 – 23 999	22 675		--
	24 000 – 24 999	25 701		--
	25 000 – 25 999	28 101		--
	26 000 – 26 999	30 501		--
	27 000 – 27 999	32 901		--
	28 000 – 28 999	35 301		--
	29 000 –	37 701		--
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 547		--
	4 000 – 4 999	2 657		--
	5 000 – 5 999	2 877		--
	6 000 – 6 999	3 101		--
	7 000 – 7 999	3 310		--
	8 000 – 8 999	3 519		--
	9 000 – 9 999	3 728		--
	10 000 – 10 999	3 937		--
	11 000 – 11 999	4 146		--
	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	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram 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 diesellojja	3 501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med diesellojja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 –	5 999	3 403
	6 000 –	6 999	3 769
	7 000 –	7 999	5 954
	8 000 –	8 999	7 073
	9 000 –	9 999	9 271
	10 000 –	10 999	9 742
	11 000 –	11 999	12 952
	12 000 –	12 999	14 701

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

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

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratals kilogram över den lägsta vikten i klassen
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 – 12 999	345	–
	13 000 – 13 999	800	–
	14 000 – 14 999	1 100	–
	15 000 – 15 999	2 307	–
	16 000 – 16 999	2 327	–
	17 000 – 17 999	2 376	–
	18 000 –	3 750	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen	7 000 – 16 999	575	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
(1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	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 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 8 999	2 662	–
	9 000 – 9 999	2 802	–
	10 000 – 10 999	3 103	–
	11 000 – 11 999	4 181	–
	12 000 – 12 999	5 259	–
	13 000 – 13 999	5 761	–
	14 000 – 14 999	6 737	–
	15 000 – 15 999	8 487	–
	16 000 – 16 999	10 237	–
	17 000 –	11 984	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 – 12 999	347	–
	13 000 – 13 999	962	–

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
	20 000 – 20 999	6 569	–
	21 000 – 21 999	8 289	–
	22 000 – 22 999	10 009	–
	23 000 – 23 999	11 729	–
	24 000 – 24 999	13 449	–
	25 000 – 25 999	15 169	–
	26 000 –	16 889	–
2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,			
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	3 501 – 11 999	2 455	–
	12 000 – 12 999	3 345	–
	13 000 – 13 999	4 192	–
	14 000 – 14 999	5 039	–
	15 000 – 15 999	5 886	–
	16 000 – 16 999	7 382	–
	17 000 – 17 999	8 071	–
	18 000 – 18 999	9 443	–
	19 000 – 19 999	11 163	–
	20 000 – 20 999	12 883	–
	21 000 – 21 999	14 603	–
	22 000 – 22 999	16 323	–
	23 000 – 23 999	18 043	–
	24 000 – 24 999	19 763	–
	25 000 – 25 999	21 483	–
	26 000 – 26 999	23 203	–
	27 000 – 27 999	24 923	–
	28 000 – 28 999	26 643	–
	29 000 – 29 999	28 363	–
	30 000 – 30 999	30 083	–
	31 000 –	31 803	–
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 – 16 999	1 229	–
	17 000 – 18 999	1 242	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratals kilogram över den lägsta vikten i klassen
	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 Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0 – 1 300	370	0
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –	1 000	0
3. Tungas terrängvagnar som hör till skatteklass I			
3.1 med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170

D Släpvagnar

1. Släpvagnar med skattevikt över 750 men högst 3 000 kilogram	751 – 2 000	360	0
	2 001 – 3 000	380	21
2. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte kan drivas med diesellojla,			
2.1 med en hjulaxel	3 001 –	580	11
2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0
3. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med diesellojla, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn,			
3.1.1 med en hjulaxel	3 001 – 5 000	630	78
	5 001 – 8 000	2 190	107
	8 001 –	5 400	198
3.1.2 med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	610	42
	8 001 – 11 000	2 710	76
	11 001 – 14 000	4 990	114
	14 001 –	8 410	160
3.2 andra släpvagnar,			
3.2.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	320	36
	8 001 –	2 120	64
3.2.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	310	23
	8 001 – 11 000	1 460	38
	11 001 – 14 000	2 600	58
	14 001 – 17 000	4 340	76
	17 001 –	6 620	84
3.2.3 med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	300	14
	11 001 – 17 000	1 420	30
	17 001 – 25 000	3 220	50

	25 001 –		7 220	65
4. Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,				
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**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Tunga bussar			
1. Tunga bussar som inte kan drivas med dieselolja samt tunga elhybridbussar	3 501 –	984	–
2. Tunga bussar som kan drivas med dieselolja utom tunga elhybridbussar			
2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 510	–
	4 000 – 4 999	2 615	–
	5 000 – 5 999	2 825	–
	6 000 – 6 999	3 089	–
	7 000 – 7 999	3 329	–
	8 000 – 8 999	3 569	–
	9 000 – 9 999	3 809	–
	10 000 – 10 999	4 037	–
	11 000 – 11 999	4 297	–
	12 000 – 12 999	4 574	–
	13 000 – 13 999	4 879	–
	14 000 – 14 999	5 212	–
	15 000 – 15 999	5 575	–
	16 000 – 16 999	5 969	–
	17 000 – 17 999	6 395	–
	18 000 – 18 999	6 854	–
	19 000 –	7 347	–
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	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
	8 000 – 8 999	3 199	–
	9 000 – 9 999	3 389	–
	10 000 – 10 999	3 579	–
	11 000 – 11 999	3 769	–
	12 000 – 12 999	4 011	–
	13 000 – 13 999	4 221	–
	14 000 – 14 999	5 871	–
	15 000 – 15 999	7 521	–
	16 000 – 16 999	9 171	–
	17 000 – 17 999	10 146	–
	18 000 – 18 999	10 402	–
	19 000 – 19 999	10 444	–
	20 000 – 20 999	10 485	–
	21 000 – 21 999	12 462	–
	22 000 – 22 999	13 641	–
	23 000 – 23 999	14 471	–
	24 000 – 24 999	15 777	–
	25 000 – 25 999	16 457	–
	26 000 – 26 999	17 137	–
	27 000 – 27 999	19 537	–
	28 000 – 28 999	21 937	–
	29 000 –	24 337	–
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315	–
	4 000 – 4 999	2 415	–
	5 000 – 5 999	2 615	–
	6 000 – 6 999	2 819	–
	7 000 – 7 999	3 009	–
	8 000 – 8 999	3 199	–
	9 000 – 9 999	3 389	–
	10 000 – 10 999	3 579	–
	11 000 – 11 999	3 769	–
	12 000 – 12 999	4 010	–
	13 000 – 13 999	4 251	–
	14 000 – 14 999	4 492	–
	15 000 – 15 999	5 492	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratals kilogram över den lägsta vikten i klassen
	16 000 – 16 999	6 492	–
	17 000 – 17 999	8 074	–
	18 000 – 18 999	9 074	–
	19 000 – 19 999	9 152	–
	20 000 – 20 999	10 052	–
	21 000 – 21 999	10 952	–
	22 000 – 22 999	11 852	–
	23 000 – 23 999	12 752	–
	24 000 – 24 999	13 667	–
	25 000 – 25 999	14 990	–
	26 000 – 26 999	16 313	–
	27 000 – 27 999	17 636	–
	28 000 – 28 999	18 959	–
	29 000 – 29 999	20 282	–
	30 000 – 30 999	21 605	–
	31 000 – 31 999	22 928	–
	32 000 –	24 251	–
B Tunga lastbilar			
1. Tunga lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	3 501 –	984	–
2. Tunga lastbilar som kan drivas med dieselloja			
2.1 med anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			
2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 5 999	3 094	–
	6 000 – 6 999	3 426	–
	7 000 – 7 999	5 413	–
	8 000 – 8 999	6 430	–
	9 000 – 9 999	8 429	–
	10 000 – 10 999	8 857	–
	11 000 – 11 999	11 775	–
	12 000 – 12 999	13 365	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
	13 000 – 13 999	16 875	–
	14 000 –	17 737	–
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 fordon			
	7 000 – 17 999	4 638	–
	18 000 – 19 999	6 416	–
	20 000 –	9 491	–
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,			

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 8 999	2 420	–
	9 000 – 9 999	2 547	–
	10 000 – 10 999	2 821	–
	11 000 – 11 999	3 801	–
	12 000 – 12 999	4 781	–
	13 000 – 13 999	5 261	–
	14 000 – 14 999	5 937	–
	15 000 – 15 999	6 480	–
	16 000 – 16 999	8 210	–
	17 000 –	9 908	–
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 –	300	–
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,			
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 232	–
	12 000 – 12 999	3 041	–
	13 000 – 13 999	3 811	–
	14 000 – 14 999	4 581	–
	15 000 – 15 999	5 351	–
	16 000 – 16 999	6 711	–
	17 000 – 17 999	7 571	–
	18 000 – 18 999	8 943	–
	19 000 – 19 999	10 451	–
	20 000 –	11 024	–
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 –	500	–
2.5 utan draganordning, med två hjulaxlar,			

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundredel kilogram över den lägsta vikten i klassen
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 8 999	2 420	–
	9 000 – 9 999	2 547	–
	10 000 – 10 999	2 821	–
	11 000 – 11 999	3 801	–
	12 000 – 12 999	4 781	–
	13 000 – 13 999	5 261	–
	14 000 – 14 999	5 937	–
	15 000 – 15 999	6 480	–
	16 000 – 16 999	8 210	–
	17 000 –	9 908	–
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 12 999	317	–
	13 000 – 13 999	879	–
	14 000 – 14 999	1 236	–
	15 000 –	2 799	–
2.6 utan draganordning, med tre hjulaxlar,			–
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 232	–
	12 000 – 12 999	3 041	–
	13 000 – 13 999	3 811	–
	14 000 – 14 999	4 581	–
	15 000 – 15 999	5 351	–
	16 000 – 16 999	6 711	–
	17 000 – 17 999	7 571	–
	18 000 – 18 999	8 943	–
	19 000 – 19 999	10 451	–
	20 000 – 20 999	11 024	–
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 16 999	552	–
	17 000 – 18 999	1 134	–

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
	19 000 – 20 999	1 471	–
	21 000 – 22 999	2 268	–
	23 000 –	3 525	–

2.7 utan draganordning, med fyra eller flera hjulaxlar,

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

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

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

12 000 – 16 999	552	–
17 000 – 18 999	1 134	–
19 000 – 22 999	1 471	–
23 000 – 24 999	1 492	–
25 000 – 26 999	2 329	–
27 000 – 28 999	3 698	–
29 000 –	5 486	–

C EG-mobilkranar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar

1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I

0 – 1 300	370	0
1 301 – 3 000	425	55
3 001 – 7 000	1 360	95
7 001 –	5 160	168

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggs- belopp för varje helt hundratal kilogram 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 skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn skatteklass I,			
4.1 med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
4.2 med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250

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

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

2. Äldre lydelse av 2 kap 11 a § gäller fortfarande för personbilar som blivit skattepliktiga för första gången före lagens ikraftträdande.

3. Bestämmelserna i 2 kap. 12 § gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.10

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 minskas med 6 000 kronor.

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

11 §

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

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

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

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

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

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

¹ Senaste lydelse 2006:472.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

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 §¹

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

1. personbilar klass I som

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2006:472.

Nuvarande lydelse

Bilaga**Fordonsskatt**

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

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

*Föreslagen lydelse**Bilaga***Fordonsskatt**

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.12

Föreslagen lydelse

7 §

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

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

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 2.13.**Bilaga***Fordonsskatt**

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

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

*Föreslagen lydelse**Bilaga***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt 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 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

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

2. Bestämmelserna i 7 § första och andra styckena gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

BILAGA 3

Utskottets förslag till ändring i regeringens lagförslag

1. Utskottets förslag till ändring i regeringens förslag till ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.2)

Regeringens förslag

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 6 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			

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

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

Utskottets förslag

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 6 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 37 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	3 kr 81 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 9 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	5 kr 53 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1	3 kr 81 öre per liter	2 kr 44 öre per liter	6 kr 25 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgäm- nen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	791 kr per m ³	3 013 kr per m ³	3 804 kr per m ³
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volym- procent destillat vid 350°C, tillhörig			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	miljöklass 1	1 322 kr per m ³	3 013 kr per m ³	4 335 kr per m ³	
	miljöklass 2	1 584 kr per m ³	3 013 kr per m ³	4 597 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 722 kr per m ³	3 013 kr per m ³	4 735 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a)	drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	1 670 kr per 1 000 kg	1 670 kr per 1 000 kg
	b)	annat ändamål än som avses under a	155 kr per 1 000 kg	3 170 kr per 1 000 kg	3 325 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a)	drift av motor- drivet fordon, far- tyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	1 348 kr per 1 000 m ³	1 348 kr per 1 000 m ³
	b)	annat ändamål än som avses under a	256 kr per 1 000 m ³	2 256 kr per 1 000 m ³	2 512 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	336 kr per 1 000 kg	2 622 kr per 1 000 kg	2 958 kr per 1 000 kg

I fall som avses i 4 kap. 1 § 8 och 9 och 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

Regeringens förslag

Utskottets förslag

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen

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

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

2. *Bestämmelsen i 2 kap. 1 § andra stycket tillämpas för tid från och med den 1 april 2010. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 april 2010.*

2. Utskottets förslag till ändring i regeringens förslag till ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.3)

Regeringens förslag

Utskottets förslag

2 kap.

11 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska inte betalas för

1. metan som framställts av biomassa,
2. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402,
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.

5. bränsle enligt 1 kap. 3 a § som under ett uppskovsförfarande blivit fullständigt förstört eller oåterkalleligen gått förlorat och därigenom blivit oanvändbart som punktskattepliktigt bränsle på grund av

- a) bränslets beskaffenhet,
- b) oförutsedda händelser eller force majeure.

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

Den som gör gällande att bränsle fullständigt förstörts eller oåterkalleligen gått förlorat, ska på ett tillfredsställande sätt visa detta för Skatteverket om förstörelsen eller förlusten

1. har skett i Sverige, eller
2. upptäckts här och det inte går att fastställa var den skett.

Första stycket 5 och andra stycket gäller även beskattat bränsle under flyttning från ett annat EG-land till mottagare i Sverige

1. under förutsättning att den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § första stycket 6 har fullgjort de skyldigheter som föreskrivs i 4 kap. 11 § eller i 10 kap. 32 a § tredje stycket skattebetalningslagen (1997:483), eller

2. vid distansförsäljning, under förutsättning att säljaren har ställt säkerhet för skatten enligt 4 kap. 9 eller 9 b § eller mottagare som avses i 4 kap. 10 § fullgjort deklara-tions-skyldigheten enligt 10 kap. 32 a § tredje stycket skattebetal-ning-lagen.

3. Utskottets förslag till ändring i regeringens förslag till ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.4)

Regeringens förslag

Utskottets förslag

2 kap.

11 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska inte betalas för

1. bränslen enligt KN-nr 4401 och 4402,

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.

4. bränsle enligt 1 kap. 3 a § som under ett uppskovsförfarande blivit fullständigt förstört eller oåterkalleligen gått förlorat och därigenom blivit oanvändbart som punktskattepliktigt bränsle på grund av

a) bränslets beskaffenhet,

b) oförutsedda händelser eller force majeure.

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

Den som gör gällande att bränsle fullständigt förstörts eller oåterkalleligen gått förlorat, ska på ett tillfredsställande sätt visa detta för Skatteverket om förstörelsen eller förlusten

1. har skett i Sverige, eller

2. upptäckts här och det inte går att fastställa var den skett.

Första stycket 4 och andra stycket gäller även beskattat bränsle under flyttning från ett annat EG-land till mottagare i Sverige

1. under förutsättning att den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § första stycket 6 har fullgjort de skyldigheter som föreskrivs i 4 kap. 11 § eller i 10 kap. 32 a § tredje stycket skattebetalningslagen (1997:483), eller

2. vid distansförsäljning, under förutsättning att säljaren har ställt säkerhet för skatten enligt 4 kap. 9 eller 9 b § eller mottagare som avses i 4 kap. 10 § fullgjort deklara-tions-skyldigheten enligt 10 kap. 32 a § tredje stycket skattebetal-ning-lagen.

4. Utskottets förslag till ändring i regeringens förslag till ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (lagförslag 2.6)

Regeringens förslag

Utskottets förslag

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.

Den som godkänts som skattebefriad förbrukare *får* från en skattskyldig *ta emot* bränsle *utan skatt, eller med nedsatt skatt, i den omfattning* bränslet enligt 6 a kap. är befriat från skatt.

BILAGA 4

Utskottets lagförslag

Förslag till lag om ändring i skattebetalningslagen
(1997:483)

Härigenom föreskrivs att 3 kap 1 § skattebetalningslagen (1997:483) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2009/10:15 Utskottets förslag

3 kap.

1 §

Skatteverket ska registrera

1. den som är skyldig att göra skatteavdrag enligt 5 kap. eller betala arbetsgivaravgifter,

2. den som är skattskyldig enligt mervärdesskattelagen (1994:200), med undantag av en sådan mervärdesskattegrupp som avses i 6 a kap. 1 § mervärdesskattelagen och av den som är skattskyldig endast på grund av förvärv av sådana varor som anges i 2 a kap. 3 § första stycket 1 och 2 nämnda lag,

3. den som är gruppchef,

4. den som utan att omfattas av 19 kap. 1 § mervärdesskattelagen har rätt till återbetalning av ingående mervärdesskatt enligt 10 kap. 9 och 11–13 §§ samma lag,

5. den som gör sådant gemenskapsinternt förvärv som är undantaget

från skatteplikt enligt 3 kap. 30 d § första stycket mervärdesskattelagen,

5 a. en utländsk företagare som är etablerad i ett annat EG-land och har rätt till återbetalning enligt 10 kap. 1–3 §§ mervärdesskattelagen utan att omfattas av 19 kap. 1 § samma lag och inte heller ska registreras enligt 2, 4 eller 5,

5 b. en näringsidkare som är etablerad i Sverige och omsätter tjänster i ett annat EG-land som förvärvaren av tjänsten är skattskyldig för i det landet i enlighet med tillämpningen av artikel 196 i rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt.

6. den som är skattskyldig och redovisningsskyldig enligt lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, och

7. den som är skattskyldig enligt

a) lagen (1972:820) om skatt på spel,

b) 4 § första stycket 1 lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel,

c) lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel,

d) lagen (1990:1427) om särskild premieskatt för grupplivförsäkring, m.m.,

e) lagen (1991:1482) om lotteriskatt,

f) 10, 13 eller 15 § eller 16 § första stycket eller 38 § 1 lagen (1994:1563) om tobaksskatt,

g) 9, 12, 14 eller 15 § lagen (1994:1564) om alkoholskatt,

h) 4 kap. 3, 6, 8 eller 9 §, 12 § h) 4 kap. 3, 6, 8 eller 9 § *eller*
första stycket 1 *eller* 14 § eller 11 12 § första stycket 1 eller 11 kap.
kap. 5 § första stycket 1 eller 2 5 § första stycket 1 eller 2 lagen
lagen (1994:1776) om skatt på (1994:1776) om skatt på energi,
energi,

i) lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus,

j) lagen (1999:673) om skatt på avfall,

k) lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer,
eller

l) lagen (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

Om skatt ska betalas enligt 23 kap. 3 c eller 3 d § av ett ombud för en
generalrepresentation eller av en skatterepresentant för en utländsk försäk-
ringsgivare, ska ombudet respektive representanten registreras i stället för
försäkringsgivaren.

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