

Regeringens proposition

1999/2000:9

Vissa punktskatte- och tullfrågor, m.m.

Prop.
1999/2000:9

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 oktober 1999

Göran Persson

Bosse Ringholm
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att regeringen i fråga om viss fartygslinje skall få medge undantag från de begränsningar som enligt lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg gäller för den skattefria försäljningen ombord på färjor i trafik mellan Sverige och Norge.

Vissa ändringar i bestämmelserna om förenklat ledsagardokument föreslås i lagarna om alkohol- och tobaksskatt. Syftet med ändringarna är att kunna tillämpa ett förenklat förfarande för näringsidkare som regelmässigt transporterar beskattade varor via Sverige eller något annat EU-land.

Vidare föreslås att straffbestämmelsen i fordonsskattelagen ändras så att det vid utdömande av ansvar för brukande av oskattat fordon skall krävas att det föreligger uppsåt eller oaktsamhet.

Ett EU-direktiv om kvalitetskrav på bensin och diesellojla genomförs i svensk lagstiftning fr.o.m. den 1 januari 2000. Detta föranleder vissa justeringar av det befintliga miljöklasssystemet. I samband därmed införs en ny miljöklass på bensin som oljebolagen har åtagit sig att introducera på marknaden så att den finns tillgänglig till kommande årsskifte. De differentierade skattesatser som har samband med dessa miljöklasser justeras. Lagen om skatt på energi ändras så att omärkt, tjock eldningsolja beskattas på samma sätt som diesellojla när den används för drift av motor-drivna fordon.

Det föreslås också att enhetliga energiskattesatser för gasol, metan och naturgas införs i lagen om skatt på energi. Syftet är att dessa bränslen skall beskattas på samma sätt oberoende av användning.

Den övergångsvis gällande begränsningsregeln avseende koldioxid-skatteuttaget för den energiintensiva tillverkningsindustrin, den s.k. 1,2-procentsregeln, föreslås gälla ytterligare ett år.

I propositionen föreslås att i lagen (1999:673) om skatt på avfall införs en avdragsrätt för biobränsleaskor med viss halt av radioaktivt cesium.

Vidare föreslås att den dröjsmålsränta som tas ut vid för sen betalning av tull och annan skatt och avgift som tas ut för varor vid import skall beräknas enligt bestämmelserna i 19 kap. 8 § skattebetalningslagen (1997:483) i stället för enligt bestämmelserna i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Ett förtydligande föreslås vad gäller möjligheten att utan skattekonsekvenser överföra en pensionsförsäkrings värde till en annan pensionsförsäkring. En justering föreslås också i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris när det gäller ombildning av sparbanker.

1	Förslag till riksdagsbeslut	6
2	Lagtext	7
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt	8
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt.....	9
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen	10
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen.....	12
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter	14
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg	15
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:673) om skatt på avfall.....	16
2.9	Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)	18
2.10	Förslag till lag om ändring i miljöbalken	20
2.11	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	26
2.12	Förslag till lag om ändring i tullagen (1994:1550).....	31
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift	32
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:604) om ändring i kommunalskattelagen (1928:370).....	33
2.15	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris.....	38
2.16	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:000)	39
3	Ärendet och dess beredning	41
4	Förenklat förfarande för näringsidkare som transporterar beskattade varor via Sverige	45
5	Privatinförsellagen anpassas till att taxfreeförsäljningen inom EU har upphört.....	47
6	Skattefri försäljning ombord på färjor i trafik mellan Sverige och Norge.....	48
7	Ändringar i fordonsskattelagen	49
7.1	Straffbestämmelsen i fordonsskattelagen	49

7.2	Provkörning av fordon vid tillsyn enligt produksäkerhetslagen och haveriundersökning.....	50	
8	Nya kvalitetskrav och justerade miljöklasser på bensin och dieselbränslen.....	51	
8.1	Bakgrund.....	51	
8.1.1	Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.....	51	
8.1.2	Gällande svensk bränslelagstiftning.....	52	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 53
8.2	Anpassning av miljöklassystemet för bensin och dieselolja till nya EU-regler.....	53	
9	Skattesatsjusteringar för de olika miljöklasserna på bensin och dieselolja.....	55	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 56
10	Beskattning av eldningsolja som används för fordonsdrift.....	56	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 57
11	Enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas oavsett användningsområde.....	57	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 58
12	Begränsning av koldioxidskatteuttaget avseende företag i kalk- och cement- branscherna m.m.	61	
13	Befrielse från avfallsskatt för cesiumhaltiga askor.....	62	
14	Dröjsmålsränta vid för sen betalning av tull.....	65	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 66
14.1	Bakgrund.....	65	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 66
14.2	Beräkningen av dröjsmålsräntan.....	67	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 68
14.3	Eftergift av dröjsmålsränta.....	68	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 69
15	Övriga frågor.....	69	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 70
15.1	Överföring av en pensionsförsäkrings värde till en annan pensionsförsäkring.....	69	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 71
15.2	Undantag från uttagsbeskattning vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag.....	71	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 72
16	Finansiella effekter.....	72	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 73
17	Författningskommentar.....	73	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 74
17.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.....	73	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 75
17.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt.....	74	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 75
17.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt.....	74	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 75
17.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen.....	74	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 75
17.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen.....	75	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 76
17.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeproducter.....	75	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 76

17.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg	75	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 76
17.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:673) om skatt på avfall.....	75	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 77
17.9	Förslaget till lag om ändring i fordonskattelagen (1988:327)	76	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 77
17.10	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken	76	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 77
17.11	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	77	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 77
17.12	Förslaget till lag om ändring i tullagen (1994:1550).....	78	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 78
17.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift	78	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 79
17.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:604) om ändring i kommunalskattelagen (1928:370).....	78	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 80
17.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris.....	79	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 80
17.16	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:000)	79	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 80
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanser beträffande promemorian om beskattningen av gasol, metan och naturgas	80	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 80
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser beträffande promemorian om befrielse från avfallsskatt för cesiumhaltiga askor.....	81	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 82
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag	82	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 83
Bilaga 4	Lagrådets yttrande.....	102	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 84
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 oktober 1999	106	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 105	
Rättsdatablad	111	Sören Öman 2018-9-17 17:21 Borttagen: 110	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter
2. lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt,
3. lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
4. lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen,
5. lag om ändring i lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen,
6. lag om ändring i lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter,
7. lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg,
8. lag om ändring i lagen (1999:673) om skatt på avfall,
9. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
10. lag om ändring i miljöbalken,
11. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
12. lag om ändring i tullagen (1994:1550),
13. lag om ändring i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift,
14. lag om ändring i lagen (1999:604) om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
15. lag om ändring i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris,
16. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:000).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter

Härigenom föreskrivs att 1 kap 2 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Vissa bestämmelser i denna lag gäller också för överlastavgift, fordonsskatt, växtförädlingsavgift, tillfällig förmögenhetsskatt, miljöavgift och skatt på alkoholdrycker och tobaksvaror enligt vad som föreskrivs i lagen (1972:435) om överlastavgift, vägtrafikskattelagen (1973:601), utsädeslagen (1976:298) och lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion samt lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen.

Vissa bestämmelser i denna lag gäller också för överlastavgift, fordonsskatt, växtförädlingsavgift, tillfällig förmögenhetsskatt, miljöavgift och skatt på alkoholdrycker och tobaksvaror enligt vad som föreskrivs i lagen (1972:435) om överlastavgift, vägtrafikskattelagen (1973:601), utsädeslagen (1976:298) och lagen (1986:1225) om tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag, understödsföreningar och pensionsstiftelser, fordonsskattelagen (1988:327), lagen (1990:613) om miljöavgift på utsläpp av kväveoxider vid energiproduktion samt lagen (1994:1565) om beskattning av viss privatinförsel.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1563) om tobaksskatt dels att 26 a § skall upphöra att gälla, dels att 26 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

När skattepliktiga varor för vilka skatt enligt denna lag har tagits ut skall levereras till ett annat EG-land, skall den som ansvarar för transporten upprätta ett förenklat ledsagardokument. Led-sagardokumentet skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 28 §.

Föreslagen lydelse

26 §

Den som ansvarar för en transport av beskattade varor skall upprätta ett förenklat ledsagardokument

1. vid transport till en näringsidkare i ett annat EG-land,

2. vid transport till en svensk ort via ett annat EG-land.

Förenklat ledsagardokument som avses i första stycket skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 28 §.

Förfarandet med ett förenklat ledsagardokument enligt första stycket 2 får ersättas av andra förenklade förfaranden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1564) om alkoholskatt dels att 25 a § skall upphöra att gälla, dels att 25 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

När skattepliktiga varor för vilka skatt enligt denna lag har tagits ut skall levereras till ett annat EG-land, skall den som ansvarar för transporten upprätta ett förenklat ledsagardokument. Ledsagardokumentet skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 27 §.

Föreslagen lydelse

25 §

Den som ansvarar för en transport av beskattade varor skall upprätta ett förenklat ledsagardokument

1. vid transport till en näringsidkare i ett annat EG-land,

2. vid transport till en svensk ort via ett annat EG-land.

Förenklat ledsagardokument som avses i första stycket skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 27 §.

Förfarandet med ett förenklat ledsagardokument enligt första stycket 2 får ersättas av andra förenklade förfaranden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

För resande som är bosatt i annat land än Sverige, eller

är bosatt i Sverige och där inresan sker med luftfartyg i yrkesmässig trafik eller utlandsvistelsen har varat längre än 20 timmar eller där varorna beskattats i annat land som är medlem i Europeiska unionen,

skall skatt enligt 1 § inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter

1. 1 liter spritdryck eller 3 liter starkvin,
2. 5 liter vin,
3. 15 liter starköl,
4. 300 cigaretter eller 150 cigariller eller 75 cigarrer eller 400 gram röktobak.

För tobaksvara skall skatt, oavsett vad som anges i första stycket, inte tas ut till den del införseln uppgår till högst 40 cigaretter eller 20 cigarrer eller cigariller eller 100 gram röktobak.

Bestämmelser om hinder för den som inte fyllt 20 år att föra in spritdrycker, vin och starköl i landet finns i 4 kap. 2 § alkohollagen (1994:1738). En bestämmelse om förbud för den som inte fyllt 18 år att föra in tobaksvaror i landet finns i 13 § tobakslagen (1993:581).

Vad som enligt denna paragraf gäller för resande som är bosatt i Sverige skall även gälla den som utför arbete på det fartyg eller luftfartyg som inresan sker med, även om denne är bosatt i annat

Föreslagen lydelse

2 §¹

Skatt enligt 1 § skall inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter

1. 1 liter spritdryck eller 3 liter starkvin,
2. 5 liter vin,
3. 15 liter starköl,
4. 300 cigaretter eller 150 cigariller eller 75 cigarrer eller 400 gram röktobak.

¹ Paragrafen föreslås också ändrad i prop. 1998/99:127.

land.

Prop. 1999/2000:9

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen

Härigenom föreskrivs att 3 och 7 §§ lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Lagen är tillämplig endast beträffande följande varor:

1. krigsmateriel som avses i lagen (1992:1300) om krigsmateriel, och produkter som avses i lagen (1998:397) om strategiska produkter,
2. varor som skall beskattas enligt lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel *av alkohol-drycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen*,
3. narkotika som avses i narkotikastrafflagen (1968:64),
4. vapen och ammunition som avses i vapenlagen (1996:67),
5. injektionssprutor och kanyler,
6. dopningsmedel som avses i lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel,
7. springstiletter, springknivar, knogjärn, kaststjärnor, riv-eller nit-handskar, batonger, karatepinnar, blydaggas, spikklubbor och liknande,
8. kulturföremål som avses i 5 kap. 4–6 §§ lagen (1988:950) om kulturminnen m.m.,
9. hundar och katter för annat ändamål än handel,
10. spritdrycker, vin och starköl enligt alkohollagen (1994:1738), teknisk sprit och alkoholhaltiga preparat enligt lagen (1961:181) om försäljning av teknisk sprit m.m. samt tobaksvaror vid kontroll av åldersgränsen i 13 § tobakslagen (1993:581),
11. nötkreatur, svin, får, getter, fjäderfän, fisk och reptiler,
12. andra djur än sådana som anges ovan och produkter av djur, om det finns särskild anledning att misstänka att smittsam sjukdom förekommer, att djuret eller djurprodukten på annat sätt utgör en allvarlig hälsorisk för människor eller djur, att medföljande dokument är ofullständiga eller felaktiga, att erforderliga dokument saknas eller att de villkor som i övrigt gäller för införseln inte är uppfyllda,
13. barnpornografi enligt lagen (1998:1443) om förbud mot införsel och utförsel av barnpornografi,
14. varor som avses i lagen (1999:42) om förbud mot vissa hälsofarliga varor.

7 §

För kontroll av att anmälnings-skyldigheten enligt denna lag, eller att deklarationsskyldigheten enligt lagen (1994:1565) om beskattning

För kontroll av att anmälnings-skyldigheten enligt denna lag, eller att deklarationsskyldigheten enligt lagen (1994:1565) om beskattning

av privatinförsel av *alkoholdrycker och tobaksvaror från ett land som är medlem i Europeiska unionen*, fullgjorts riktigt och fullständigt, samt för kontroll av att gällande villkor för in- eller utförsel av sådana varor som anges i 3 § 1 och 3–14 uppfyllts, får en tulltjänsteman undersöka

av *viss* privatinförsel, fullgjorts riktigt och fullständigt, samt för kontroll av att gällande villkor för in- eller utförsel av sådana varor som anges i 3 § 1 och 3–14 uppfyllts, får en tulltjänsteman undersöka

1. transportmedel, containrar, lådor och andra utrymmen där varor kan förvaras vid införsel från eller utförsel till ett annat EU-land,

2. handresgods, såsom resväskor och portföljer, samt handväskor och liknande som medförs av en resande vid inresa från eller utresa till ett annat EU-land, eller av den som kan anmanas att stanna enligt 5 § första stycket 2.

Ytterligare bestämmelser om befogenheter bl.a. avseende kroppsvisitation och kroppsbesiktning finns i lagen (1960:418) om straff för varusmuggling.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 5 § lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

5 §

Om skattskyldighet har inträtt enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt eller lagen (1994:1563) om tobaksskatt för en enligt 4 § omhändertagen alkohol- eller tobaksvara, skall Tullverket besluta om skatten på varan. Skatt skall tas ut enligt de skattesatser som anges i nämnda lagar.

Saknas tillräckliga uppgifter för att fastställa skatten får denna tas ut med ett belopp som framgår av 1 § lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförse-
*ling av alkohol-
drycker och tobaksvaror från land
som är medlem i Europeiska un-
ionen.*

Saknas tillräckliga uppgifter för att fastställa skatten får denna tas ut med ett belopp som framgår av 1 § lagen (1994:1565) om beskattning av *viss* privatinförse-
ling.

Beslut enligt första stycket får inte fattas om varorna i fråga omfattas av ett beskattningsbeslut enligt lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter som fattades innan varorna omhändertogs.

Är den skattskyldige inte känd, eller har han inte betalat skatten trots anmaning därom, skall mottagaren ges tillfälle att lösa ut en vara som omhändertagits enligt 4 § genom att betala ett belopp som motsvarar skatten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg att 6 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Proviaivering med obeskattade gemenskapsvaror och med icke-gemenskapsvaror får inte avse spritdrycker, vin eller starköl på fartygslinje mellan svensk hamn från norska gränsen i norr till och med Lysekil i söder och norsk hamn från och med Risör i väster till svenska gränsen i öster.

På en sådan fartygslinje får obeskattad försäljning inte överstiga 20 cigaretter eller 10 cigariller eller cigarrer eller 50 gram andra tobaksvaror per passagerare.

Föreslagen lydelse

6 §

Proviaivering med obeskattade gemenskapsvaror och med icke-gemenskapsvaror *för försäljning ombord* får inte avse spritdrycker, vin eller starköl på fartygslinje mellan svensk hamn från norska gränsen i norr till och med Lysekil i söder och norsk hamn från och med Risör i väster till svenska gränsen i öster.

Regeringen får medge undantag från bestämmelserna i första och andra styckena i fråga om viss fartygslinje.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.
 2. Den nya lydelsen av 6 § första stycket skall dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 1999.
 3. Undantag som regeringen medger enligt 6 § tredje stycket får omfatta tid från och med den 1 juli 1999.

2.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:673) om skatt på avfall

Prop. 1999/2000:9

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1999:673) om skatt på avfall skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

I en deklaration som avser avfallsskatt får avdrag göras för skatt på

1. avfall som
 - a) förts ut från anläggningen, dock inte lak- och reningsvatten och inte heller gas som har bildats vid nedbrytning av organiskt avfall,
 - b) använts för driften av anläggningen,
 - c) använts för konstruktionsarbeten inom anläggningen eller för att där åstadkomma en miljösäker deponering eller förvaring,
2. förorenad jord från marksanering,
3. muddermassor från sanering och fördjupning av vattenområden,
4. avfall från sanering av upplag för farligt avfall,
5. slam från behandling av lakvatten från anläggning där gips deponeras,
6. avfall från rening av kommunalt avloppsslam som förorenats på grund av verksamhet vid Falu koppargruva,
7. asbesthaltigt avfall,
8. fluor- och svavelhaltigt avfall från rökgasrening vid tillverkning av järnmalmspelletts,
9. grönlutslam från kausticeringsprocesser,
10. returfiberavfall och avsvärtnings slam från upparbetning av returpapper samt askor från eldning av avsvärtnings slam,
11. slam från framställning av dikalciumfosfat, kalciumklorid och natriumfosfat,
12. kalciumfluoridslam från framställning av aluminiumfluorid,
13. gipsslam från framställning av uppkolningsmedel,
14. elfilterstoff från framställning av kalciumkarbid,
15. slagger från metallurgiska processer,
16. stoft och slam från rening av gaser från framställning av råstål och råjärn,
17. oljehaltigt glödska sls lam,
18. metallhydroxidslam,
19. stoft och slam från rening av rökgaser och processvatten vid framställning av koppar, zink och bly,
20. katodrester, elektrofilterstoff, blästerstoff och kolavfall från framställning av aluminium,
21. stoft och slam från rening av rökgaser från framställning av ferrolegeringar,
22. gjuterisand,
23. avfall från rensprocessen vid upparbetning av återvunnet glas.

23. avfall från rensprocessen vid upparbetning av återvunnet glas,

24. *biobränsleaska, vars halt av cesium-137 uppgår till minst fem kilobecquerel per kilogram och*

som förts in till en avfallsanläggning som uppfyller de krav som Statens strålskyddsinstitut fastlagt för deponering av sådan aska.

Avdrag enligt första stycket 1 c får dock inte göras för skatt på avfall som använts för mellantäckning.

Vid fastställandet av halten cesium-137 enligt första stycket 24 skall askans torrsvikt användas.

2.9 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)

Prop. 1999/2000:9

Härigenom föreskrivs att 5, 79 och 81 §§ fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatten beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap tjänstevikten

buss, lastbil, tung terrängvagn eller annan släpvagn än påhängsvagn totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 106 § vägtrafikungörelsen (1972:603)

påhängsvagn den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 106 § vägtrafikungörelsen.

Kan en buss, lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan föras med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Föreslagen lydelse

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken fordonsskatten beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap tjänstevikten

buss, lastbil, tung terrängvagn eller annan släpvagn än påhängsvagn totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276)

påhängsvagn den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen.

Kan en buss, lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn föras med två el-

ler flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan förses med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

79 §

Brukas ett fordon i strid mot 64 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 §, döms ägaren till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms ägaren till ett avställt fordon som brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 64 § om fordonet hade varit skattepliktigt.

Brukas ett fordon på annat sätt i strid mot 64 §, döms ägaren till penningböter.

Om ägaren visar att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades, är han fri från ansvar.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar fordonet eller låter det brukas i strid mot 64 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Första stycket gäller även när ett avställt fordon brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 64 § om fordonet hade varit skattepliktigt.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar fordonet eller låter det brukas på annat sätt i strid mot 64 §, döms till penningböter.

81 §

Bestämmelserna i 79 § första tredje styckena gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

Bestämmelserna i 79 § gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid besiktning, inspektion, tillsyn eller haveriundersökning enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om miljöbalken
dels att bilagan till balken skall upphöra att gälla,
dels att 14 kap. 22 § och 29 kap. 8 § skall ha följande lydelse,
dels att det i balken skall införas två nya bilagor, bilaga 1 och 2, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

22 §

Bensin som är avsedd för motor-drift eller uppvärmning *och som innehåller högst 0,013 gram bly per liter vid 15°C* skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga till denna balk.

Bensin som är avsedd för motor-drift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 1* till denna balk. *Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.*

Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 2 till denna balk. Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG och 88/77/EEG, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

29 kap.

8 §

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s.58, Celex 398L0070).

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrift för totalförsvaret meddelad med stöd av 1 kap. 5 §, om överträdelse av den lagbestämmelse från vilken avvikelse har föreskrivits är straffbelagd,

2. i beslut om naturreservat eller kulturresevat angivna inskränkningar i rätten att använda mark enligt 7 kap. 5 § andra eller tredje stycket,

3. förbud att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder inom biotop-skyddsområde enligt 7 kap. 11 §,

4. föreskrifter som behövs för särskilt skydd för djur eller växter enligt 7 kap. 12 §,

5. förbud att inom strandskyddsområde uppföra ny byggnad eller vidta annan åtgärd i strid mot 7 kap. 16 §,

6. föreskrifter om försiktighetsmått inom miljöskyddsområde meddelade med stöd av 7 kap. 20 §,

7. föreskrifter om inskränkning inom vattenskyddsområde meddelade med stöd av 7 kap. 22 §,

8. interimistiskt förbud enligt 7 kap. 24 § första stycket,

9. föreskrifter om förbud till skydd för djur- och växtarter meddelade med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

10. föreskrifter om förbud eller föreskrifter om särskilda villkor för att sätta ut djur- eller växtarter meddelade med stöd av 8 kap. 3 §,

11. föreskrifter meddelade med stöd av 8 kap. 4 § genom att ta sådan befattning med djur, växter, ägg, rom, bon eller produkter av djur eller växter som strider mot en sådan föreskrift eller mot ett villkor i beslut i enskilt fall,

12. föreskrifter eller beslut om förbud mot utsläpp av avloppsvatten m.m. meddelade med stöd av 9 kap. 4 §,

13. föreskrifter om försiktighetsmått vid miljöfarlig verksamhet meddelade med stöd av 9 kap. 5 §,

14. inskränkningar, villkor eller anmälningsskyldighet föreskrivna beträffande miljöriskområde enligt 10 kap. 12 §,

15. skyldighet att underhålla en vattenanläggning enligt 11 kap. 17 § första stycket eller 20 § första stycket eller 21 § första stycket,

16. förbud att påbörja en verksamhet enligt 12 kap. 6 § tredje stycket,

17. förbud till skydd för naturmiljön enligt 12 kap. 6 § fjärde stycket,

18. särskilda föreskrifter om utredning och försiktighetsmått vid gen-teknisk verksamhet meddelade med stöd av 13 kap. 8 eller 11 §,

19. förbud att sprida bekämpningsmedel från luftfartyg enligt 14 kap. 18 § andra stycket,

20. förbud att sprida bekämpningsmedel mot lövsly enligt 14 kap. 19 § första stycket,

21. föreskrifter som avser förbränning, handel, överlåtelse eller införsel av bränslen meddelade med stöd av 14 kap. 21 §,

21 a. förbud att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 14 kap. 22 §,

22. föreskrifter i fråga om hantering, införsel eller utförsel av kemiska produkter eller biotekniska organismer meddelade med stöd av 14 kap. 24 §,

23. förbud att hantera, föra in eller föra ut kemisk produkt eller bioteknisk organism enligt 14 kap. 25 §,

24. förbud mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 31 §,

25. skyldighet att göra anmälan eller lämna uppgifter enligt rådets förordning (EEG) nr 2455/92 av den 23 juli 1992 om export och import av vissa farliga kemikalier, senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 237/97 av den 27 juni 1997 eller att lämna uppgifter enligt rådets förordning (EEG) nr 793/93 av den 23 mars 1993 om bedömning och kontroll av risker med existerande ämnen,

26. förbud eller skyldighet att lämna uppgifter enligt rådets förordning (EG) nr 3093/94 av den 15 december 1994 om ämnen som bryter ned ozonskiktet,

27. bestämmelser om transport och därigenom transporterar avfall i strid mot rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 120/97 av den 20 januari 1997,

28. en bestämmelse eller mot villkor i beslut i enskilt fall som meddelats med stöd av rådets förordning (EG) nr 338/97 av den 9 december 1996 om skyddet av arter av vilda djur och växter genom kontroll av handeln med dem, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 938/97 av den 26 maj 1997 såvitt avser import till Sverige, export och reexport från Sverige, handel med artificiellt förökade växter, transport och transitering eller köp, försäljning och annan kommersiell åtgärd.

För försök till brott mot första stycket 24 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Till ansvar enligt första eller andra stycket döms inte, om ansvar kan ådömas enligt 1 eller 2 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

Miljöklasser för bensin

Bilaga 1

Krav	Miljöklass 1 Motorbensin	Miljöklass 1 Alkylatbensin	Miljöklass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680–720	–

Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon

^aAvser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-,Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^bAvser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^cOm temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio grader C gäller i stället att T50-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^dMed undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^eAndra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

Miljöklasser för dieselolja

Bilaga 2

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

^a Gäller dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

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

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 2 kap. 6 § och 6 kap 8 a § skall upphöra att gälla, dels att 2 kap. 1 och 5 §§, 4 kap. 1 § och 6 kap. 8 § skall ha följande lydelse, dels att punkten 2 i övergångsbestämmelserna till lagen (1997:479) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

2 kap. 1 §²

Nuvarande lydelse

Energiskatt och koldioxidskatt skall, 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 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 2	3 kr 61 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 47 öre per liter
	b) miljöklass 3	3 kr 68 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 54 öre per liter
2. 2710 00 26, 2710 00 34 eller 2710 00 36	Annan bensin än som avses under 1	4 kr 27 öre per liter	86 öre per liter	5 kr 13 öre per liter
3. 2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69 eller 2710 00 74 – 2710 00 78	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märkämmen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	743 kr per m ³	1 058 kr per m ³	1 801 kr per m ³
	b) inte har försetts med märkämmen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			
	miljöklass 1	1 614 kr per m ³	1 058 kr per m ³	2 672 kr per m ³
	miljöklass 2	1 840 kr per m ³	1 058 kr per m ³	2 898 kr per m ³
	miljöklass 3	2 138 kr per m ³	1 058 kr per m ³	3 196 kr per m ³
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luft- fartyg	1 kr 01 öre per liter	56 öre per liter	1 kr 57 öre per liter

² Denna paragraf föreslås också ändrad i proposition 1999/2000:1.

	<i>b) annat ändamål än som avses under a</i>	<i>145 kr per 1 000 kg</i>	<i>1 112 kr per 1 000 kg</i>	<i>1 257 kr per 1 000 kg</i>
5. ur 2711 29 00	Metan som används för <i>a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg</i>	<i>1 678 kr per 1 000 m³</i>	<i>792 kr per 1 000 m³</i>	<i>2 470 kr per 1 000 m³</i>
	<i>b) annat ändamål än som avses under a</i>	<i>241 kr per 1 000 m³</i>	<i>792 kr per 1 000 m³</i>	<i>1 033 kr per 1 000 m³</i>
6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för <i>a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg</i>	<i>1 678 kr per 1 000 m³</i>	<i>792 kr per 1 000 m³</i>	<i>2 470 kr per 1 000 m³</i>
	<i>b) annat ändamål än som avses under a</i>	<i>241 kr per 1 000 m³</i>	<i>792 kr per 1 000 m³</i>	<i>1 033 kr per 1 000 m³</i>
7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	316 kr per 1 000 kg	920 kr per 1 000 kg	1 236 kr per 1 000 kg
8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	316 kr per 1 000 kg	920 kr per 1 000 kg	1 236 kr per 1 000 kg

Föreslagen lydelse

Energiskatt och koldioxidskatt skall, 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 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 b) miljöklass 2	<i>3 kr 61 öre per liter</i>	<i>86 öre per liter</i>	<i>4 kr 47 öre per liter</i>
2. 2710 00 26, 2710 00 34 eller 2710 00 36	Annan bensin än som avses under 1	4 kr 27 öre per liter	86 öre per liter	5 kr 13 öre per liter
3. 2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69 eller 2710 00 74 – 2710 00 78	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märkämmen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märkämmen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 miljöklass 2 miljöklass 3 <i>eller inte tillhör någon miljöklass</i>	743 kr per m ³	1 058 kr per m ³	1 801 kr per m ³
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol	<i>145 kr per 1 000 kg</i>	<i>1 112 kr per 1 000 kg</i>	<i>1 257 kr per 1 000 kg</i>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
5. ur 2711 29 00	Metan	241 kr per 1 000 m ³	792 kr per 1 000 m ³	1 033 kr per 1 000 m ³
6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas	241 kr per 1 000 m ³	792 kr per 1 000 m ³	1 033 kr per 1 000 m ³
7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	316 kr per 1 000 kg	920 kr per 1 000 kg	1 236 kr per 1 000 kg
8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	316 kr per 1 000 kg	920 kr per 1 000 kg	1 236 kr per 1 000 kg

Nuvarande lydelse

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

För kalenderåret 1999 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

Föreslagen lydelse

För kalenderåret 2001 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

5 §

Till miljöklass 1 hör oljor som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b och som har ett kokintervall (destillationsintervall) av olika bredd mellan 180 och 285°C vid 95 procent destillat, en densitet mellan 800 och 820 kilogram per kubikmeter vid 15°C och innehåller högst 0,001 viktprocent svavel och högst 5 volymprocent aromatiska kolväten. Sådana oljor får inte innehålla klart mätbara polycykliska aromatiska kolväten och måttet på den naturliga tändvilligheten (cetanindex) får inte understiga 50.

Till miljöklass 2 hör andra oljor än sådana som avses i första stycket och som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b, om de har ett destillationsintervall av olika bredd mellan 180 och 295°C vid 95 procent destillat, en densitet mellan 800 och 820 kilogram per kubikmeter vid 15°C och innehåller högst 0,005 viktprocent svavel och högst 20 volymprocent aromatiska kolväten. Halten polycykliska aromatiska kolväten får inte överstiga 0,1 volymprocent och ceta-

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i bilaga 1 till miljöbalken.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 2 till miljöbalken. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.

nindex får inte understiga 47.

Till miljöklass 3 hör övriga oljor som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b.

4 kap.

1 §³

Skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt (skattskyldig) för bränslen som avses i 1 kap. 3 a § är

1. den som i Sverige tillverkar eller bearbetar bränsle eller annan som godkänts som upplagshavare enligt 3 §,

2. varumottagare som avses i 6 eller 7 §,

3. skatterepresentant enligt vad som anges i 8 §,

4. den som i annat fall än som avses i 1–3 från ett annat EG-land till Sverige för in eller tar emot leverans av bränsle, om bränslet skall användas för annat än privat ändamål,

5. den som från ett annat EG-land säljer och levererar bränsle till en köpare i Sverige genom distansförsäljning enligt 9 §,

6. annan än upplagshavare som importerar bränsle från tredje land,

7. den som förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt skall betalas när bränslet används för ett visst ändamål men som säljer eller förbrukar bränslet för ett annat ändamål som medför att skatt skall betalas med högre belopp, och

8. den som för privat ändamål för in bränsle till Sverige enligt vad som anges i 11 §.

Vad som sägs i första stycket 7 tillämpas även i fråga om bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och som förbrukas

a) i skepp, när skeppet används för privat ändamål, *eller*

b) i båt för vilken fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål.

Vad som sägs i första stycket 7 tillämpas även i fråga om bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och som förbrukas

a) i skepp, när skeppet används för privat ändamål,

b) i båt för vilken fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål, *eller*

c) i motordrivet fordon i de fall bränslet ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C.

Skattskyldighet föreligger inte för bränsle som förs in till Sverige

1. i normal bränsletank på motordrivet fordon eller till fordonet kopplad släpvagn, fartyg eller luftfartyg som används yrkesmässigt om bränslet är avsett att användas i motor på fordonet, släpvagnen, fartyget eller luftfartyget under transporten, eller

2. under sådana omständigheter att förutsättningar skulle finnas att medge återbetalning av skatten enligt 9 kap. 1 §.

³ Denna paragraf föreslås också ändrad i proposition 1998/99:127.

Den som är skattskyldig enligt första stycket 4 skall, innan transporten av bränslet från det andra EG-landet påbörjas, lämna en redovisning över bränslet till beskattningsmyndigheten samt hos beskattningsmyndigheten ställa säkerhet för betalning av skatten.

6 kap.

8 §

Den som ansvarar för transporten av beskattat bränsle enligt 1 kap. 3 a § till en mottagare i ett annat EG-land skall upprätta ett förenklat ledsagardokument. Led-sagardokumentet skall följa bränslet under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid distansförsäljning enligt 9 §.

Den som ansvarar för *en* transport av beskattat bränsle *som avses* i 1 kap. 3 a § skall upprätta ett förenklat ledsagardokument,

1. *vid transport till en näringsidkare i ett annat EG-land,*

2. *vid transport till en svensk ort via ett annat EG-land.*

Förenklat ledsagardokument *som avses i första stycket* skall följa bränslet under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid distansförsäljning enligt 9 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.12 Förslag till lag om ändring i tullagen (1994:1550)

Prop. 1999/2000:9

Härigenom föreskrivs i fråga om tullagen (1994:1550)
dels att ordet ”dröjsmålsavgift” i 33, 39 och 106 §§ skall bytas ut mot
”dröjsmålsränta”,
dels att 30 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Om tull inte betalas inom föreskriven tid, skall dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Vad som föreskrivs i tullagstiftningen om tull tillämpas även beträffande *dröjsmålsavgift* enligt första stycket.

Föreslagen lydelse

30 §

Bestämmelserna om dröjsmålsränta och befrielse från dröjsmålsränta i artikel 232 i förordningen (EEG) nr 2913/92 tillämpas även på annan skatt än tull och avgift som skall tas ut för varor vid import.

Dröjsmålsräntan skall beräknas på det sätt som anges i 19 kap. 8 § skattebetalningslagen (1997:483).

Dröjsmålsräntan är minst 100 kronor. Om det ursprungligen obetalda beloppet är mindre än 100 kronor, får dröjsmålsränta dock endast tas ut med motsvarande belopp.

Vad som föreskrivs i tullagstiftningen om tull tillämpas även beträffande *dröjsmålsränta*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000. Äldre bestämmelser skall dock gälla beträffande dröjsmålsavgift som beslutats av Tullverket före ikraftträdandet.

2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift

Härigenom föreskrivs att 1 och 7 §§ lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som är betalningsskyldig för skatt, *tull*, avgift eller ränta och som inte i rätt tid och på rätt sätt fullgör betalningsskyldigheten skall, i de fall det särskilt föreskrivs, betala en avgift (dröjsmålsavgift) enligt de grunder som anges i denna lag.

Ett beslut om dröjsmålsavgift får överklagas på det sätt som gäller för överklagande av beslut om den skatt, *tull*, avgift eller ränta som föranlett dröjsmålsavgiften.

Föreslagen lydelse

1 §

Den som är betalningsskyldig för skatt, avgift eller ränta och som inte i rätt tid och på rätt sätt fullgör betalningsskyldigheten skall, i de fall det särskilt föreskrivs, betala en avgift (dröjsmålsavgift) enligt de grunder som anges i denna lag.

7 §

Ett beslut om dröjsmålsavgift får överklagas på det sätt som gäller för överklagande av beslut om den skatt, avgift eller ränta som föranlett dröjsmålsavgiften.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000. Äldre bestämmelser skall dock gälla beträffande dröjsmålsavgift som beslutats av Tullverket före ikraftträdandet.

2.14 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:604) om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Prop. 1999/2000:9

Härigenom föreskrivs att punkt 1 av anvisningarna till 31 § kommunalskattelagen (1928:370) i dess lydelse enligt lagen (1999:604) om ändring i nämnda lag och ikraftträdandebestämmelserna till lagen (1999:604) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Anvisningar

till 31 §

1. Med pension förstås dels belopp, som annorledes än i följd av försäkring utgår på grund av föregående tjänsteförhållande, dels belopp, som på grund av lagen (1962:381) om allmän försäkring utgår i form av folkpension eller tilläggspension, dels belopp som utgår på grund av pensionsförsäkring, dels belopp som utbetalas från pensionssparkonto till pensionsspararen, till förmånstagare på grund av förmånstagarförordnande, till den som erhållit rätten till pension genom bodelning, till make eller bröstarvinge på grund av jämkning av förmånstagarförordnande samt vid återbetalning enligt 13 kap. 4 § äktenskapsbalken, dels kapital hänförligt till pensionsförsäkring vilken antingen överläts till försäkringsgivare som inte meddelar pensionsförsäkring enligt denna lag eller överförs till sådan del av försäkringsgivarens verksamhet som inte avser pensionsförsäkring enligt denna lag.

Med pensionsförsäkring förstås försäkring, som inte medför rätt till andra försäkringsbelopp än ålderspension, sjukpension eller efterlevandepension. För att en försäkring skall anses som pensionsförsäkring fordras vidare, om inte annat följer av sjuttonde stycket, att försäkringen meddelats i en här i landet bedriven försäkringsrörelse för vilken skattskyldighet föreligger enligt lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel respektive lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt. Med försäkrad avses den på vars liv försäkringen tagits eller, i fråga om sjukpension, den vars arbetsförmåga försäkringen avser. Med tjänstepensionsförsäkring förstås pensionsförsäkring, som har samband med tjänst och för vilken den försäkrades arbetsgivare åtagit sig att ansvara för betalning av hela avgiften. Med tjänstepensionsförsäkring förstås också pensionsförsäkring, som – om en anställd avlidit – tagits av den anställdes arbetsgivare till förmån för den anställdes efterlevande och för vilken försäkring arbetsgivaren åtagit sig att ansvara för betalning av hela avgiften.

I fråga om annan pensionsförsäkring än tjänstepensionsförsäkring skall försäkringstagaren vara den försäkrade. Har försäkringstagaren eller hans make eller person med vilken han sammanbor under äktenskapsliknande förhållanden barn under 20 år, får han ta försäkring avseende efterlevandepension på sin makes eller den sammanboendes liv, om barnet insätts som förmånstagare. Om särskilda skäl föreligger kan skattemyndigheten medge att dödsboet efter skattskyldig som bedrivit näringsverksamhet i Sverige får ta försäkring avseende efterlevandepension. Som förutsättning för att medgivande skall lämnas gäller att den efterlevande saknar betryggande pensionsskydd och att försäkringen tas i sam-

band med att boet upphör med driften i förvärvskällan. Motsvarande gäller om den avlidne drivit verksamheten genom förmedling av juridisk person.

Ålderspension får inte börja utgå vid lägre ålder än 55 år. Utbetalning får dock ske dessförinnan till den som fått rätt till förtidspension enligt lagen om allmän försäkring. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får skattemyndigheten besluta att pension får börja utgå vid lägre ålder.

Ålderspension får utgå högst så länge den försäkrade lever, men under den försäkrades livstid lägst fem år eller, om försäkringen skall upphöra när den försäkrade fyller 65 år, lägst tre år. Pensionen får under den första femårsperiod under vilken den utbetalas inte utgå med annat än samma belopp vid varje utbetalningstillfälle eller med stigande pensionsbelopp.

För ålderspension som utgår enligt allmän pensionsplan gäller, om den skall upphöra innan den försäkrade avlider, vad därom utfästs enligt planen. Vad som avses med allmän pensionsplan framgår av 4 § lagen (1967:531) om tryggnad av pensionsutfästelse m.m. Med allmän pensionsplan avses emellertid även

- pensionsutfästelser som ryms inom vad som enligt en allmän pensionsplan är sedvanligt inom branschen för arbetstagare med motsvarande uppgifter, dock i fråga om avsättning i balansräkning endast i förening med kreditförsäkring,

- pensionsutfästelser för vilka kommunal eller statlig borgen eller liknande garanti tecknats, samt

- pensionsutfästelser i enlighet med pensionsavtal som på arbetstagarsidan godkänts av sådan organisation som enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet anses som central arbetstagarorganisation.

Förmånstagare får inte insättas till annan ålderspensionsförsäkring än tjänstepensionsförsäkring. Till tjänstepensionsförsäkring avseende ålderspension skall anställd, som då försäkringsavtalet ingicks var den försäkrade, vara förmånstagare.

Med sjukpension förstås pension som utgår till den försäkrade högst så länge denne är arbetsoförmögen eller har nedsatt arbetsförmåga. Sjukpension får upphöra tidigast fem år efter det försäkringsavtalet träffades. I fråga om förmånstagare gäller föreskrifterna i föregående stycke.

Med efterlevandepension förstås pension

1. som efter den försäkrades död utgår till den försäkrades make, varmed i detta sammanhang förstås person med vilken den försäkrade varit gift eller sammanbott under äktenskapsliknande förhållanden,

2. som efter den försäkrades död utgår till barn till den försäkrade eller barn till person som angivits under 1,

3. som utgår till efterlevande på grund av försäkring som tagits av dödsbo efter medgivande enligt tredje stycket, varvid pension får utgå som om den avlidne varit försäkrad, eller

4. som utgår på grund av försäkring som tagits av arbetsgivare till förmån för anställds efterlevande med stöd av andra stycket sista meningen, varvid pension får utgå som om den avlidne varit försäkrad.

Efterlevandepension får utgå högst så länge den efterlevande lever och får under den första femårsperiod under vilken den utbetalas inte utgå med annat än samma belopp vid varje utbetalningstillfälle eller med sti-

gande pensionsbelopp. Efterlevandepension får under den efterlevandes livstid inte upphöra förrän fem år förflutit efter den försäkrades död med följande undantag:

1. Efterlevandepension till person som avses i föregående stycke 1, får upphöra när denne ingår nytt äktenskap.

2. Har den försäkrade avlidit mindre än fem år före den tidpunkt då försäkringen annars skulle ha upphört, får efterlevandepension upphöra vid sistnämnda tidpunkt.

3. Om utbetalning av efterlevandepension till barn under 20 år påbörjats, får pensionen upphöra när barnet fyller 20 år.

4. Har försäkring avseende efterlevandepension till barn tagits på sådan persons liv som avses i föregående stycke 1, skall pensionen upphöra senast när barnet fyller 20 år.

Som förmånstagare till försäkring avseende efterlevandepension får endast insättas person till vilken efterlevandepension kan utgå enligt nionde och tionde styckena.

Försäkringsvillkor, som med hänsyn till bestämmelserna i denna lag är avgörande för frågan huruvida försäkringen är att anse som pensionsförsäkring, skall tas in i försäkringsavtalet. Detta skall dessutom innehålla villkor att försäkringen inte får pantsättas eller belånas och inte heller ändras på sådant sätt att den inte längre uppfyller de föreskrifter, som anges för pensionsförsäkring i denna lag, eller i andra fall än nedan föreskrivs överlåtas eller återköpas. Avtalet får inte innehålla villkor som är oförenligt med bestämmelserna om pensionsförsäkring i denna lag.

Under den försäkrades livstid får pensionsförsäkring endast överlåtas

1. till följd av anställningsförhållande, därvid försäkringen före eller efter överlåtelsen skall ha karaktär av tjänstepensionsförsäkring,
2. på grund av utmätning liksom vid ackord eller konkurs eller
3. genom bodelning.

Ny ägare till pensionsförsäkring skall omedelbart underrätta försäkringsgivaren om förvärvet av försäkringen.

Återköp av pensionsförsäkring får utan hinder av bestämmelserna i denna lag ske,

1. om det tekniska återköpsvärdet uppgår till högst ett basbelopp enligt lagen om allmän försäkring och försäkringen inte är förenad med ett oåterkalleligt förmånstagarförordnande samt premier för försäkringen inte har betalats senare än 10 år före återköpet, eller

2. om det tekniska återköpsvärdet uppgår till högst 30 procent av ett basbelopp enligt lagen om allmän försäkring.

Om det i annat fall än som avses i föregående stycke finns synnerliga skäl för återköp och sådant får ske enligt försäkringsavtalet och försäkringstekniska riktlinjer, får återköp medges av skattemyndigheten. Bestämmelserna i förevarande lag hindrar inte heller

1. återbetalning enligt 13 kap. 4 § äktenskapsbalken av försäkringsstagarens tillgodohavande, eller

2. en överföring av hela *försäkringens* värde direkt till en pensionsförsäkring som försäkringstagaren tecknar hos samma eller annan försäkringsgivare med samma person som försäkrad.

2. en överföring av hela *pensionsförsäkringens* värde direkt till en pensionsförsäkring som *meddelats i en här i landet bedriven försäkringsrörelse för vilken skattskyldighet föreligger enligt lagen*

Överföringen skall i så fall inte anses som ett belopp som enligt första stycket utgår på grund av pensionsförsäkring och inte heller som en betalning av avgift för pensionsförsäkring.

(1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel respektive lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt och som försäkringstagaren tecknar i samband med överföringen hos samma eller annan försäkringsgivare med samma person som försäkrad. Överföringen skall i så fall inte anses som ett belopp som enligt första stycket utgår på grund av pensionsförsäkring och inte heller som en betalning av avgift för pensionsförsäkring.

Försäkring som huvudsakligen avser ålders-, sjuk- eller efterlevandepension och som har meddelats i försäkringsrörelse vilken inte bedrivs från fast driftställe i Sverige skall anses som pensionsförsäkring, om den försäkrade var bosatt utomlands när avtalet ingicks och där medgavs avdrag, skattereduktion eller liknande skattelättnad för inbetalda premier. Detsamma gäller försäkring av nämnda slag som arbetsgivare betalt premier för under den försäkrades bosättning eller förvärvsarbete i utlandet utan att betalningen räknats som inkomst för den försäkrade vid beskattningen i detta land. Ett sådant förvärvsarbete skall vara den försäkrades huvudsakliga förvärvsverksamhet. Skattemyndigheten får, om särskilda skäl finns i annat fall än som avses i detta stycke, medge att försäkring meddelad i försäkringsrörelse vilken inte bedrivs från fast driftställe i Sverige skall anses som pensionsförsäkring. Om en försäkring beskattats som pensionsförsäkring med stöd av detta stycke, kan försäkringen inte övergå till kapitalförsäkring.

Med kapitalförsäkring förstås annan livförsäkring än pensionsförsäkring. Till kapitalförsäkring hänförs mot statens grupplivförsäkring svarande förmån från kommun, även om förmånen inte utgår på grund av försäkring.

Försäkring som enligt denna lag är att hänföra till pensionsförsäkring får anses såsom kapitalförsäkring, om förbehåll härom intagits i avtalet vid dess ingående.

Premiefrielseförsäkring skall anses tillhöra samma slag av försäkring som huvudförsäkringen.

För att sjuk- eller olycksfallsförsäkring skall anses ha tagits i samband med tjänst fordras, att premier för försäkringen skall betalas av arbetsgivaren. Vidare fordras att anmälan görs till försäkringsanstalten om att försäkringen har tagits i samband med tjänst.

Till livränta räknas även höjning av livräntan och sådant tillägg till denna som skall utgå under livräntans fortsatta bestånd.

Såvitt gäller kraven enligt denna anvisningspunkt, att en ålders- eller efterlevandepension under den första femårsperioden inte utgår med annat än samma belopp vid varje utbetalningstillfälle eller med stigande belopp, bortses i fråga om försäkring enligt 2 kap. 3 b § första stycket klass 3 försäkringsrörelselagen (1982:713) från sådana förändringar av beloppen som föranleds av kursutvecklingen på fondandelarna.

Beslut som skattemyndighet meddelat avseende medgivande enligt tredje, fjärde, sextonde eller sjuttonde stycket av denna anvisningspunkt

får överklagas hos Riksskatteverket. Riksskatteverkets beslut får inte överklagas.

Prop. 1999/2000:9

Denna lag träder i kraft den *1 januari 2000* och tillämpas första gången vid 2001 års taxering. Vad som sägs i de nya föreskrifterna om försäkringsavtalet och försäkringstekniska riktlinjer gäller under åren 2000 och 2001 i stället för försäkringstekniska grunder när försäkringsgivaren tillämpar punkten 2 av övergångsbestämmelserna till lagen (1999:600) om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).

Denna lag träder i kraft den *31 december 1999* och tillämpas första gången vid 2001 års taxering. Vad som sägs i de nya föreskrifterna om försäkringsavtalet och försäkringstekniska riktlinjer gäller under åren 2000 och 2001 i stället för försäkringstekniska grunder när försäkringsgivaren tillämpar punkten 2 av övergångsbestämmelserna till lagen (1999:600) om ändring i försäkringsrörelselagen (1982:713).

2.15 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelse till underpris

Prop. 1999/2000:9

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelse till underpris skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagna lydelse

18 §

Överlåtaren och förvärvaren skall vara en fysisk person, eller ett handelsbolag.

En svensk stiftelse eller en svensk ideell förening får inte vara förvärvare. En ideell förening som är skattskyldig för all sin verksamhet får dock förvärva en tillgång från en annan ideell förening.

En svensk stiftelse eller en svensk ideell förening får inte vara förvärvare. *En stiftelse får dock vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag enligt 8 kap. sparbankslagen (1987:619) förvärva aktier i bankaktiebolaget. Vidare får en ideell förening som är skattskyldig för all sin verksamhet förvärva en tillgång från en annan ideell förening.*

Denna lag träder i kraft den 31 december 1999.

2.16 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:000)

Prop. 1999/2000:9

Häriigenom föreskrivs att 23 kap. 14 § och 58 kap. 18 § inkomstskattelagen (1999:000) skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 1999/2000:2 Föreslagen lydelse

23 kap.

14 §

Överlåtaren och förvärvaren skall vara en fysisk person, eller ett svenskt handelsbolag.

En svensk stiftelse eller en svensk ideell förening får inte vara förvärvare. En förening som inte omfattas av undantag från skattskyldighet i 7 kap. får dock förvärva en tillgång från en annan ideell förening.

En svensk stiftelse eller en svensk ideell förening får inte vara förvärvare. *En stiftelse får dock vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag enligt 8 kap. sparbankslagen (1987:619) förvärva aktier i bankaktiebolaget. Vidare får en förening som inte omfattas av undantag från skattskyldighet i 7 kap. förvärva en tillgång från en annan ideell förening.*

58 kap.

18 §

En pensionsförsäkring får återköpas trots bestämmelserna i detta kapitel, om det tekniska återköpsvärdet uppgår till högst 30 procent av prisbasbeloppet. Återköp får också ske om

1. det tekniska återköpsvärdet uppgår till högst ett prisbasbelopp,
2. försäkringen inte är förenad med ett oåterkalleligt förmånstagarförordnande, och
3. premier för försäkringen inte har betalats under de senaste tio åren.

Om det i andra fall finns synnerliga skäl för återköp och sådant får ske enligt försäkringsavtalet och försäkringstekniska riktlinjer, får återköp medges av skattemyndigheten.

Bestämmelserna i detta kapitel hindrar inte återbetalning enligt 13 kap. 4 § äktenskapsbalken av försäkringstagarens tillgodohavande. De hindrar inte heller en överföring av hela *försäkringens* värde direkt till en pensionsförsäkring som försäkringstagaren tecknar hos samma eller annan försäkringsgivare med samma person som försäkrad. Överföringen skall i så fall inte anses som pension enligt 10 kap. 5 § första stycket 4 och inte heller som en betalning av

Bestämmelserna i detta kapitel hindrar inte återbetalning enligt 13 kap. 4 § äktenskapsbalken av försäkringstagarens tillgodohavande. De hindrar inte heller en överföring av hela *pensionsförsäkringens* värde direkt till en *annan* pensionsförsäkring *än som avses i 5 § om* försäkringstagaren tecknar *den i samband med överföringen* hos samma eller annan försäkringsgivare med samma person som försäkrad. Överföringen skall i så fall inte anses som pension

premier för pensionsförsäkring.

enligt 10 kap. 5 § första stycket 4
och inte heller som en betalning av
premier för pensionsförsäkring.

Prop. 1999/2000:9

3 Ärendet och dess beredning

Frågor med anledning av att taxfreeförsäljningen inom EU har upphört

Den 1 juli 1999 upphörde den skattefria försäljningen vid resor inom EU. I samband därmed trädde en rad lagändringar i kraft vars syfte var att anpassa lagen (1994:1563) om tobaksskatt (tobaksskattelagen), lagen (1994:1564) om alkoholskatt (alkoholskattelagen) och mervärdesskattelagen (1994:200) till den nya situationen. Utöver dessa ändringar infördes en ny lag (1999:445) om exportbutiker och en ny lag (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg (proviauteringslagen). Förslagen lades fram i prop. 1998/99:86 Ändrade skatteregler med anledning av att taxfreeförsäljningen inom EU upphör. I propositionen uttalade regeringen att den avsåg att överväga möjligheten att ingå bilaterala överenskommelser med andra EU-länder om förenklade förfaranden för näringsidkare som regelbundet och ofta transporterar varor mellan två orter i ett EU-land via ett annat EU-land (s. 65). Därefter har Danmark och Storbritannien kontaktat Finansdepartementet och uttryckt önskemål om att träffa sådana överenskommelser. Mot den bakgrunden föreslås vissa ändringar i tobaksskattelagen och alkoholskattelagen i syfte att möjliggöra överenskommelser om förenklade förfaranden.

Med anledning av att Tullverket har påpekat att regeringen enligt provianteringslagen, till skillnad från tidigare lagstiftning, saknar möjlighet att medge dispens från de begränsningar som gäller för den skattefria försäljningen ombord på färjor i trafik mellan Sverige och Norge tar regeringen upp även denna fråga.

Dessutom föreslås vissa justeringar i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen (privatinförsellagen) med anledning av att den skattefria försäljningen vid resor inom EU har upphört.

Förslagen har utformats i samråd med Riksskatteverket och Tullverket, som inte har haft något att invända i sak.

Fordonsskatt

Den 1 juli 1994 ändrades 1 kap. 2 § brottsbalken på så sätt att stadgandet om att i balken beskriven gärning skall, om inte annat sägs, anses som brott endast om den begås uppsåtligen görs generellt tillämpligt, dvs. även specialstraffrätten omfattas av detta stadgande.

I en övergångsbestämmelse anges att lagändringen skall tillämpas på samtliga straffbestämmelser i annan lag eller författning än brottsbalken först från och med den 1 juli 1999. Eftersom giltighetstiden för den nämnda övergångsbestämmelsen numera löpt ut tar regeringen upp frågan om det vid utdömning av ansvar för brukande av obeskattat fordon enligt 79 § fordonsskattelagen (1988:327) skall krävas uppsåt eller om det även bör utdömas ansvar vid oaktsamhet.

Vägverket har i en skrivelse till Kommunikationsdepartementet påtalat att verket inte har rätt att provköra fordon vid haveristudier eller marknadskontroller enligt EU:s produkt direktiv om fordonet inte får brukas enligt fordonsskattelagen på grund av obetald skatt. Vägverket har föreslagit att fordonsskattelagen skall ändras så att det blir tillåtet att bruka

ett fordon, trots att brukandeförbud gäller, vid tillsyn enligt produktsäkerhetslagen och haveriundersökning. I propositionen föreslår regeringen en sådan ändring.

Förslaget om ändring i fordonsskattelagen har utarbetats i samråd med Riksskatteverket och Vägverket samt vad gäller ändringen i straffbestämmelsen även Riksåklagaren och Rikspolisstyrelsen.

Energiskatt

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG (EGT L 350 28.12.1998 s. 58, Celex 398 L 0070) om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG skall genomföras i svensk lagstiftning genom ändringar i miljöbalken. Direktivet har föregåtts av ett omfattande arbete inom det s.k. Auto/oil-programmet som syftar till skärpningar av avgasutsläppen från motorfordon och kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Direktivet medför vidare att det befintliga miljöklasssystemet för bensin och dieselolja behöver justeras. Dessutom införs en ny miljöklass på bensin som är ett resultat av överläggningar mellan Naturvårdsverket och Svenska Petroleum Institutet (SPI) som initierades av ett uppdrag till Naturvårdsverket i regeringens regleringsbrev i december 1996. Verket rapporterade uppdraget i januari 1998 (dnr M98/56/7).

Förslaget om att beskatta tjock eldningsolja som används för fordonsdrift har föranletts av en skrivelse från Riksskatteverket den 22 februari 1999. Skrivelsen har remitterats till Tullverket och SPI. Tullverket hade inte någon erinran mot förslaget att utvidga tillämpningsområdet för lagen om skatt på energi. SPI ansåg att en märkning av eldningsoljan inte var motiverad och hade ett förslag till teknisk lösning.

Skattelättnader för naturgas som drivmedel tillämpas i dag genom s.k. pilotprojektsdispenser, som efter ansökan meddelats de skattskyldiga i särskilda regeringsbeslut med stöd av 2 kap. 12 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE. Tre företag, som svarar för i princip all distribution av naturgas som drivmedel i Sverige, har för perioden 1995 - 1999 på detta sätt beviljats nedsättning av energiskatten till en nivå som 1995 motsvarade den energiskatt som gällde för naturgas som användes för uppvärmningsändamål. För de efterföljande åren har skattesatsen justerats i förhållande till konsumentprisindex. Vid beredning av bolagens förnyade ansökningar om pilotprojektsdispenser för kommande perioder har behovet av en mer långsiktig och permanent skattelösning för naturgasens del uppmärksammat. Dessa synpunkter gör sig gällande även för gasol och metan.

Mot bakgrund av de förhållanden som redogjorts för ovan har inom Finansdepartementet utarbetats en promemoria om införandet av enhetliga energiskattesatser för gasol, metan och naturgas. Promemorians lagförslag är detsamma som regeringens. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi1999/1215).

Cementa AB och Svenska Kalkföreningen har i separata framställningar till regeringen den 16 resp. 23 februari 1999 hemställt att giltig-

heten av den i dag övergångsvis gällande begränsningsregeln för koldioxidskatteuttaget inom den energiintensiva tillverkningsindustrin, den s.k. 1,2-procentsregeln, förlängs med åtminstone tre år.

Lagförslagen om ändringar i miljöbalken och lagen om skatt på energi har under hand beretts med Riksskatteverket, SPI och Naturvårdsverket. Hänsyn till deras synpunkter har tagits i det slutliga förslaget.

Avfallsskatt

Riksdagen har beslutat att en ny lag om skatt på avfall skall träda i kraft den 1 januari 2000 (prop. 1998/99:84, bet. 1998/99:SkU20, rskr. 1998/99:258, SFS 1999:673). Regeringen hade i propositionen bedömt att skatt borde tas ut även på biobränsleaska med hög halt av radioaktivt cesium. Skatteutskottet ansåg dock vid sin behandling att det borde finnas en möjlighet att göra avdrag för cesiumhaltig aska och föreslog att regeringen skulle återkomma till riksdagen med förslag som tillgodoser detta syfte. Riksdagen gav genom sitt beslut i den delen regeringen detta till känna.

En promemoria om befrielse från avfallsskatt för cesiumhaltiga askor har utarbetats inom Finansdepartementet. Promemorians lagförslag är i allt väsentligt detsamma som regeringens. I promemorian föreslås att avfallsskatt inte skall tas ut på biobränsleaska, som innehåller minst 5 kilobecquerel cesium-137 per kilogram aska och som förts in till en avfallsanläggning som uppfyller de krav som Statens strålskyddsinstitut beslutat för att deponering av sådan aska skall få ske där. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi1999/2332).

Dröjsmålsränta vid för sen betalning av tull

Med stöd av regeringens bemyndigande den 19 december 1996 tillkallade det statsråd som har ansvar för tullväsendet en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av den tullagstiftning som faller inom Finansdepartementets ansvarsområde (dir. 1996:103). Utredningen, som antog namnet Tullagsutredningen (Fi 1997:03), har avlämnat delbetänkandet SOU 1998:127 Tullagens överklaganderegler m.m. vid en omorganisation av Tullverket i oktober 1998 samt slutbetänkandet SOU 1999:54 En ny tullag i maj 1999.

Enligt artikel 232 i rådets förordning (EEG) 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättande av en tullkodex för gemenskapen (tullkodexen), skall dröjsmålsränta debiteras när tullbeloppet inte har betalats inom föreskriven tid. I 30 § tullagen (1994:1550) anges, att om tull inte betalas inom föreskriven tid, skall dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift. Generaltullstyrelsen föreslog i en framställning till regeringen den 3 juli 1997 bl.a. att 30 § tullagen skulle ändras på så sätt att en kostnadsränta som beräknas enligt 19 kap. 8 § första meningen skattebetalningslagen (1997:483) skall tas ut i stället för dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift vid för sen betalning av tull och annan skatt eller avgift som tas ut enligt tullagstiftningen. Styrelsen anförde

bl.a. att tillämpningen av räntesatserna i 2 § lagen om dröjsmålsavgift ibland leder till oskäligt höga dröjsmålsavgifter, särskilt vid korta dröjsmål. Styrelsen föreslog också att bestämmelser skulle införas som ger styrelsen möjlighet att medge befrielse från kostnadsränta beträffande annan skatt än tull och avgift som tas ut på varor vid införsel om det finns synnerliga skäl. Regeringen överlämnade genom beslut den 16 oktober 1997 (Dnr Fi98/1418) ärendet till Tullagsutredningen.

Tullagsutredning har behandlat Generaltullstyrelsens framställning i sitt slutbetänkande. Utredningen föreslår att det i den nya tullagen tas in en bestämmelse av vilken det framgår dels att bestämmelserna om dröjsmålsränta i artikel 232 gäller även beträffande annan skatt som tas ut vid import, dels att dröjsmålsränta skall beräknas enligt 19 kap. 8 § skattebetalningslagen.

Tullagsutredningens slutbetänkande har under sommaren remitterats till ett stort antal remissinstanser. Med hänsyn till omfattningen av lagstiftningsärendet kommer proposition kunna lämnas tidigast under våren 2000. Frågorna om dröjsmålsränta har ansetts vara av sådan natur att de bör behandlas redan nu i höst.

Övriga frågor

Ett förtydligande föreslås i kommunalskattelagen (1928:370) och i den av regeringen i prop. 1999/2000:2 föreslagna inkomstskattelagen vad gäller möjligheten att göra överföringar mellan pensionsförsäkringar. Vidare föreslås en justering i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris respektive i 23 kap. om underprisöverlåtelser i den föreslagna inkomstskattelagen. Justeringen innebär att reglerna också skall tillämpas i fråga om stiftelser vid ombildning av sparbanker till bankaktiebolag.

Förslagen har upprättats inom Finansdepartementet och synpunkter på dessa förslag har under hand inhämtats från Riksskatteverket.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 23 september 1999 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 3*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*. Regeringens lagförslag har utformats i enlighet med vad Lagrådet förorddat.

Skyldigheten att betala dröjsmålsränta vid för sen betalning av tull och möjligheterna till eftergift av räntan framgår av artikel 232 i tullkodexen. De föreslagna ändringarna av de svenska bestämmelserna om dröjsmålsränta innebär i sak endast att grunden för beräkning av räntan ändras. Den bestämmelse som enligt förslaget skall ligga till grund för beräkningen av dröjsmålsräntan, 19 kap. 8 § skattebetalningslagen, har redan granskats av Lagrådet under arbetet med utformningen av skattebetalningslagen. Regeringen finner därför att den aktuella frågan om dröjsmålsränta är av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande i denna fråga skulle sakna betydelse. Övriga föreslagna lagändringar är av sådan lagteknisk enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna bety-

delse. Något yttrande har därför inte inhämtats beträffande nyss nämnda lagförslag.

Prop. 1999/2000:9

4 Förenklat förfarande för näringsidkare som transporterar beskattade varor via Sverige

Regeringens förslag: Förfarandet med ett förenklat ledsagardokument för nationella transporter via andra EU-länder får ersättas av andra förenklade förfaranden.

Skälen för regeringens förslag: I prop. 1998/99:86 Ändrade skatteregler med anledning av att taxfreeförsäljningen inom EU upphör redogjorde regeringen för hur gällande skatteregler bör tolkas om alkohol- och tobaksvaror säljs ombord på fartyg och luftfartyg. I korthet innebär tolkningen att för varor som tas ombord i Sverige utgår svensk skatt. För varor som tas ombord i ett annat medlemsland gäller det landets skatt. Om varorna i det senare fallet säljs på svenskt territorium skall svensk skatt tas ut men om sådan försäljning inte sker utlöses ingen beskattning i Sverige. Sistnämnda slutsats bygger på en tolkning av artikel 7 i rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (EGT nr L 076, 23.3.1992 s. 1, Celex 392L0012), det s.k. *cirkulationsdirektivet*.

Färjerederier och flygbolag som vill undvika att betala svensk punktskatt för varor som tagits ombord i ett annat EU-land måste alltså upphöra med försäljningen innan fartyget når svenskt territorium. Även om försäljning inte sker i destinationslandet innebär förflyttningen av varorna ett krav på att ledsagardokument skall upprättas. Av punkten 7 i artikel 7 i cirkulationsdirektivet framgår nämligen att när punktskattepliktiga varor som redan frisläppts för konsumtion i en medlemsstat skall flyttas till en bestämmelseort i samma medlemsstat via en annan medlemsstats territorium skall de åtföljas av ett förenklat ledsagardokument. I punkten 8 finns ytterligare krav för sådana leveranser.

Emellertid finns i punkten 9 en möjlighet att underlätta hanteringen i nu angivna fall. Där föreskrivs att om punktskattepliktiga varor ofta och regelbundet flyttas på det sätt som anges i punkten 7 kan medlemsstaterna, genom bilaterala avtal, tillåta förenklingar som avviker från punkterna 7 och 8. I prop. 1998/99:86 Ändrade skatteregler med anledning av att taxfreeförsäljningen inom EU upphör uttalade regeringen att den avsåg att överväga denna möjlighet och ta kontakt med i vart fall de medlemsländer dit en mer omfattande trafik förekommer för att diskutera sådana avtal. Hittills har kontakter tagits med Danmark och Storbritannien. Båda dessa länder har uttryckt önskemål om att ingå bilaterala avtal om förenklingar som avviker från kravet på förenklat ledsagardokument vid nationella transporter via ett annat EU-land.

Enligt 26 a § lagen om tobaksskatt och 25 a § lagen om alkoholskatt skall transporter av beskattade varor till en svensk ort via ett annat EU-land åtföljas av ett förenklat ledsagardokument. Bestämmelserna är end-

ast tillämpliga i fall varorna har beskattats i Sverige. Lagarna om alkohol- och tobaksskatt uppställer alltså inga krav på att varor som t.ex. beskattats i Danmark och som därefter transporteras mellan två danska orter via Sverige skall åtföljas av ett förenklat ledsagardokument.

För att Sverige skall kunna ingå bilaterala överenskommelser om förenklingar i enlighet med punkten 9 i artikel 7 cirkulationsdirektivet måste det finnas regler som gör det möjligt för berörda näringsidkare att använda andra förfaranden än förfarandet med förenklat ledsagardokument. *Lagrådet* har anfört att det inte behövs något uttryckligt bemyndigande från riksdagen för att regeringen skall kunna meddela föreskrifter om förenklade ledsagardokument. Regeringen delar denna bedömning. I lagarna om tobaksskatt och alkoholskatt finns dock uttryckliga regler om förenklat ledsagardokument. Eftersom lag endast får ändras genom lag måste i lagarna finnas uttryckliga regler om möjligheten att använda andra förfaranden än det i lagarna föreskrivna. I enlighet med vad *Lagrådet* anfört föreslår därför regeringen att det i aktuella lagar tas in bestämmelser om att vid nationella transporter via andra EU-länder får förfarandet med förenklat ledsagardokument ersättas av andra förenklade förfaranden.

Enligt 10 kap. 1 § regeringsformen (RF) är behörigheten att ingå internationella överenskommelser förbehållen regeringen. Som framgår av 10 kap. 2 § RF krävs i vissa fall att riksdagen godkänner en överenskommelse. Fordras exempelvis en lagändring eller anslagsbeslut för att Sverige skall kunna fullgöra sina åtaganden enligt överenskommelsen, måste regeringen inhämta riksdagens godkännande. Dessutom krävs att riksdagen godkänner överenskommelser av större vikt, även om de inte förutsätter någon åtgärd inom riksdagens behörighetsområde.

Genom att förfarandet med förenklat ledsagardokument föreslås få ersättas med andra förenklade förfaranden vad gäller nationella transporter via andra EU-länder krävs ingen lagändring för att Sverige skall kunna fullgöra sina åtaganden enligt en sådan överenskommelse som avses i artikel 7.9 i cirkulationsdirektivet. Något anslagsbeslut krävs inte heller för att Sverige skall kunna fullgöra sina åtaganden enligt en sådan överenskommelse. Med hänsyn till det nu sagda och till att fråga inte är om överenskommelser av större vikt krävs inte riksdagens godkännande. När så är fallet kan regeringen enligt 10 kap. 3 § RF uppdra åt en förvaltningsmyndighet att ingå internationella överenskommelser. Regeringen har för avsikt att uppdra åt Riksskatteverket att ingå nu aktuella överenskommelser.

Som tidigare nämnts uppställer lagarna om alkohol- och tobaksskatt inga krav på förenklat ledsagardokument när varor, som beskattats i ett annat EU-land, transporteras till en ort i detta land via Sverige. Det kan t.ex. röra sig om ett färjerederi som provianterar varor i Tyskland och säljer dessa på en färjelinje mellan Sverige och Tyskland. I sådana fall tas inte svensk punktskatt ut om rederierna väljer att stoppa försäljningen innan färjan når svenskt territorium, vilket rederierna förmodligen gör eftersom de tyska punktskatterna är betydligt lägre än de svenska. När varor regelbundet transporteras via Sverige på nu angivet sätt skulle kontrollen av att inga varor säljs på svenskt territorium underlättas om beskattningsmyndigheten hade uppgift om vilka aktörer som transporterar varor via Sverige. I lagrådsremissen föreslogs därför att regeringen skulle

bemyndigas att meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet för den som transporterar varor, som beskattats i ett annat EU-land, till en ort i detta land via Sverige. *Lagrådet* har dock anfört att eftersom anmälningsskyldigheten inte är sanktionerad kan regeringen besluta om dylika föreskrifter utan bemyndigande från riksdagen. Regeringen delar denna bedömning. Regeringen kommer alltså att meddela föreskrifter om anmälningsskyldighet i nu aktuella fall eller överlåta åt Riksskatteverket att meddela föreskrifter i ämnet.

Förslagen föranleder ändringar i 26 § lagen om tobaksskatt och i 25 § lagen om alkoholskatt. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2000.

5 Privatinförsellagen anpassas till att taxfreeförsäljningen inom EU har upphört

Regeringens förslag: Lagen om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen anpassas till att taxfreeförsäljningen inom EU upphörde den 1 juli 1999.

Skälen för regeringens förslag: Den 1 juli 1999 upphörde taxfreeförsäljningen inom EU. Det innebär att det inte längre är möjligt att köpa alkoholdrycker och tobaksvaror utan skatt vid resor till andra EU-länder. I 2 § lagen om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen (privatinförsellagen) görs skillnad mellan personer som är bosatta i Sverige och personer som inte är det. För att personer som är bosatta i Sverige skall få föra in varor som köpts skattefritt krävs antingen att inresan sker med luftfartyg i yrkesmässig trafik eller att utlandsvistelsen har varat längre än 20 timmar. Några sådana begränsningar finns inte för personer som är bosatta utanför Sverige. Syfte med nuvarande ordning är att begränsa svenskars möjlighet att handla taxfree vid kortare utlandsresor med fartyg. Sedan den 1 juli 1999 kan dock den som reser till Sverige från ett annat EU-land inte förvärva obeskattade varor. Den skillnad som görs i privatinförsellagen mellan personer som är bosatta i Sverige och personer som inte är det har alltså spelat ut sin roll och bör därför tas bort. Detta uppnås genom en ändring i 2 § andra stycket privatinförsellagen.

Enligt privatinförsellagen skall vad som gäller för person som är bosatt i Sverige även gälla den som utför arbete på det fartyg eller luftfartyg som inresan sker med, även om denne är bosatt i ett annat land. Eftersom skillnaden tas bort mellan personer som är bosatta i Sverige och personer som inte är det bör även denna bestämmelse utgå.

För tydlighetens skull bör nämnas att eftersom Åland inte tillhör EG:s skatteområde kan skattefri försäljning fortfarande ske ombord på resor mellan Sverige och Åland (se prop. 1998/99:86 s. 36). För den som varit på Åland gäller dock lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import (se 1 kap. 3 §). När det gäller alkoholdrycker och tobaksvaror framgår av 3 kap. 8 § nämnda lag att frihet från skatt kan medges en resande som är

bosatt i Sverige endast om inresan sker med luftfartyg i yrkesmässig trafik eller om utlandsvistelsen varit längre än 20 timmar eller om varorna beskattats i Åland. Dessa begränsningar kommer alltså även i fortsättningen att gälla för personer som kommer till Sverige från Åland.

De nu föreslagna ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2000.

6 Skattefri försäljning ombord på färjor i trafik mellan Sverige och Norge

Regeringens förslag: Regeringen ges befogenhet att i fråga om viss fartygslinje medge undantag från de begränsningar som gäller för den skattefria försäljningen ombord på färjor i trafik mellan Sverige och Norge.

Skälen för regeringens förslag: I prop. 1998/99:86 Ändrade skatte regler med anledning av att taxfreeförsäljningen inom EU upphör bedömde regeringen att den nordiska provianteringsöverenskommelsen har spelat ut sin roll när det gäller att begränsa den skattefria försäljningen på resor mellan å ena sidan Sverige och Danmark och å andra sidan Sverige och Finland och att överenskommelsen därför på sikt bör sägas upp. Där emot ansåg regeringen att överenskommelsen fortfarande har aktualitet när det gäller fartygstrafiken till Norge. De begränsningar i förhållande till Norge som följer av överenskommelsen fördes därför över från förordningen (1994:1694) om viss proviantering m.m. till den nya lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg (se prop. 1998/99:86, s. 76-77)

Den nordiska provianteringsöverenskommelsen (NPÖ) mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige har gällt sedan år 1969. Vilka obeskattade varor som får provianteras i syfte att försäljas från kiosker eller liknande försäljningsställen ombord regleras i artikel 3 och beror på om det är fråga om en kort eller lång rutt. Till korta rutter räknas rutter i Öresund och vissa rutter mellan Sverige och Norge. På korta rutter får proviantering endast ske med tobaksvaror, choklad och konfektyrer. På andra rutter kan spritdrycker med en alkoholhalt av högst 60 volymprocent, vin, öl, tobaksvaror, cigarettpapper, choklad- och konfektyrvaror och parfymer, kosmetiska preparat och toalettmiddel provianteras. Dessa begränsningar finns sedan den 1 juli 1999 i 6 § lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg.

Enligt förordningen om viss proviantering m.m. fick regeringen medge dispens från de begränsningar som gäller för korta rutter mellan Sverige och Norge. Det finns ingen färjelinje mellan Sverige och Norge som meddelats dispens enligt provianteringsförordningen. Däremot finns det ett beslut från 1987 i vilket regeringen medger att färjelinjen Sandefjord-Strömstad behandlas som en lång rutt enligt artikel 3 i NPÖ. Övergångsbestämmelserna till provianteringsförordningen kan tolkas på så sätt att beslutet skall fortsätta att gälla som ett medgivande om undantag från begränsningarna i provianteringsförordningen.

Den nya lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg innehåller emellertid ingen befogenhet för regeringen att medge undantag från de

begränsningar som enligt 6 § nämnda lag gäller för korta rutter mellan Sverige och Norge. Beslutet från 1987 förhandlades fram tillsammans med Norge, dvs. även den norska regeringen har i ett beslut från samma år medgett undantag från de begränsningar som följer av NPÖ. Mot den bakgrunden är det inte lämpligt att Sverige ensidigt väljer att avskaffa möjligheten att få dispens från begränsningarna för korta rutter. Det kan i och för sig finnas skäl att ta kontakt med Norge för att diskutera den framtida utformningen av provianteringsbestämmelserna för trafiken mellan länderna. I avvaktan på resultatet av sådana diskussioner bör dock regeringen i likhet med vad som tidigare gällt få befogenhet att medge dispens från begränsningarna för korta rutter. En bestämmelse härom bör därför införas i 6 § lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg. Eftersom dispens bör kunna medges från och med den 1 juli 1999 bör det i övergångsbestämmelserna föreskrivas att dispenser som regeringen meddelar får omfatta tid från och med nämnda datum.

7 Ändringar i fordonsskattelagen

7.1 Straffbestämmelsen i fordonsskattelagen

Regeringens förslag: För att ansvar skall kunna utdömas om ett fordon brukats utan att fordonsskatten betalats skall krävas att det föreligger uppsåt eller oaktsamhet.

Skälen för regeringens förslag: För att ansvar skall kunna utdömas för en straffbar gärning krävs en beskrivning av gärningsmannens förhållande till gärningen. En gärning kan utföras med vetskap om att detta är straffbart. I sådana fall föreligger uppsåt. Vid åtskilliga brott krävs det emellertid inte uppsåt utan det räcker med att gärningsmannen har varit oaktsam. Vid strikt ansvar kan ansvar utdömas även om varken uppsåt eller oaktsamhet skulle föreligga.

I avsnitt 3 ovan anförts att det i 1 kap. 2 § brottsbalken numera presumeras att det krävs uppsåt för att kunna utdöma ansvar även i specialstraffrätten. För det fall lagstiftaren vill att oaktsamhet skall vara tillräckligt för att ansvar skall kunna utdömas i en specialstraffrättslig bestämmelse måste således detta särskilt anges i straffbestämmelsen.

I 79 § fordonsskattelagen anges att för det fall ett fordon brukas utan att skatten betalats kan ansvar utdömas och en påföljd ges i form av böter eller fängelse. Det anges emellertid inte om det krävs uppsåt eller oaktsamhet för att kunna utdöma ansvar. Bestämmelsen har närmast tillämpats som om strikt ansvar förelegat. Straffbestämmelsen i 79 § fordonsskattelagen bör utformas i enlighet med de nya principerna som framgår av 1 kap. 2 § brottsbalken. Det finns dock inte skäl att avvika i någon större utsträckning från den tidigare tillämpningen av straffbestämmelsen. Ett krav på uppsåt för att ansvar skall kunna utdömas får således anses vara för högt ställt. Regeringen anser att ansvar vid brukande av obeskattat fordon skall kunna utdömas även vid oaktsamhet. För att an-

svar skall kunna utdömas om ett fordon brukats utan att fordonsskatten betalats skall därför krävas att det föreligger uppsåt eller oaktsamhet.

I fjärde stycket i 79 § fordonsskattelagen anges att om ägaren visar att han iakttagit vad som ankommer på honom för att hindra att fordonet brukas, är han fri från ansvar. Detta stycke skall ses i ljuset av att ansvar, innan detta stycke tillkom, utdömdes oavsett förhållandena i det enskilda fallet. Fjärde stycket infördes för att undvika oskäligen resultat med ett strikt ansvar. Eftersom ansvaret inte längre skall vara strikt, kan stycket således utgå.

Någon särskild övergångsbestämmelse föreslås inte. Enligt allmänna straffrättsliga principer gäller i huvudsak att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. Om en annan lag gäller när dom meddelas skall den nya lagen tillämpas, om den leder till lindrigare straff.

7.2 Provkörning av fordon vid tillsyn enligt produktsäkerhetslagen och haveriundersökning

Regeringens förslag: I fordonsskattelagen införs en bestämmelse som tillåter att ett fordon provkörs vid tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) och haveriundersökning trots att brukandeförbud gäller för fordonet på grund av obetald skatt.

Skälen för regeringens förslag: I 35 § fordonskungörelsen (1972:595) föreskrivs att fordon i vissa fall får provköras trots att hinder mot fordonets brukande föreligger enligt den kungörelsen, bilregisterkungörelsen (1972:599) eller bilavgasförordningen (1991:1481).

Enligt 81 § fordonsskattelagen skall under vissa omständigheter föraren av ett fordon, som brukas trots att brukandeförbud gäller för fordonet på grund av obetald skatt, dömas till ansvar. I lagrummet finns dock ett undantag från ansvar när fordonet provkörs vid besiktning eller inspektion enligt 35 § fordonskungörelsen.

Inom Vägverket utförs sedan en tid tillbaka haveristudier efter svårare trafikolyckor. I dessa studier ingår bl.a. att utföra tekniska undersökningar av fordon som har varit inblandade i olyckorna. I vissa fall kan det därvid vara nödvändigt att provköra fordonet.

Vägverket utövar även tillsyn enligt produktsäkerhetslagen, s.k. marknadskontroll, såvitt avser fordon och utrustning till dessa. För att kunna utföra dessa kontroller på bästa sätt kan ett fordon behöva provköras.

För närvarande medger inte fordonskungörelsen och fordonsskattelagen att provkörning i nu nämnda syften sker av fordon beträffande vilka brukandeförbud föreligger. Enligt regeringens mening är detta inte en tillfredsställande ordning. Regeringen föreslår därför att 81 § fordonsskattelagen ändras så att provkörning av ett fordon för vilket brukandeförbud på grund av obetald skatt föreligger, medges i samband med haveriundersökningar och tillsynsverksamhet enligt produktsäkerhetslagen.

Regeringen har för avsikt att samtidigt som en eventuell ändring i enlighet med det nu redovisade förslaget utfärdas göra erforderliga ändringar i 35 § fordonskungörelsen.

8 Nya kvalitetskrav och justerade miljöklasser på bensin och dieselbränslen

8.1 Bakgrund

8.1.1 Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG

I juni 1996 presenterade EG-kommissionen för Europaparlamentet och rådet ett förslag till direktiv som reglerar kvaliteten på bensin och dieselolja (KOM(96)248 slutlig). Förslaget ingick i det s.k. Auto/oil-programmet som avser sammanlagt fem direktiv. Auto/oil-programmet syftar till att dels genom skärpningar av avgasutsläppen i motorfordon, dels genom att ställa kvalitetskrav på fordonsbränslen, uppnå de av EU uppställda målen för luftkvalitet i storstäder.

I juni 1997 fattade rådet beslut om innehållet i kommissionens förslag avseende kvalitetskrav på fordonsbränslen. Europaparlamentets uppfattning avvek från rådets beslut, varvid förlikningsdiskussioner inleddes. Dessa avslutades den 29 juni 1998 och direktivförslaget antogs slutligen av rådet den 17 september 1998.

Sverige var under hela förhandlingsprocessen drivande för att kvalitetskraven i direktivet skulle skärpas, särskilt avseende svavelhalten. Detta arbete resulterade i skärpta krav på svavelhalten i bensin från och med år 2000 och ytterligare skärpta krav på svavelhalterna från och med år 2005. De bränslen som redan i dag används i Sverige för motorfordon uppfyller dock mer långtgående kvalitetskrav än vad direktivet föreskriver.

Enligt direktivets definition av bensin omfattar detta begrepp alla flyktiga mineraloljor som är avsedda för användning i förbränningsmotorer med styrd tändning för framdrivning av fordon och som omfattas av nummer 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 och 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87. Direktivet avser med dieselbränslen gasoljor som omfattas av KN-nr 2710 00 66 och som används för sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon samt direktiv 88/77/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon.

Bestämmelserna i direktiv 98/70/EG skall tillämpas i samtliga medlemsländer från och med den 1 januari år 2000. Från och med nämnda dag måste den bensin och dieselbrännolja som används i motorfordon och som saluförs åtminstone uppfylla direktivets bindande kravnivåer i enlighet med bilaga I respektive II i direktivet. En ytterligare skärpning införs från och med den 1 januari 2005 i enlighet med bilaga III och IV. Direktivet medger dock medlemsstaterna att redan från och med den 1 januari år 2000 tillåta försäljning av bensin och diesel som uppfyller de strängare miljökraven enligt specifikationerna i bilaga III respektive IV.

Direktiv 98/70/EG tillåter medlemsstaterna att för dieselbrännoljor som används i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg

(s.k. arbetsmaskiner) och i jordbrukstraktorer kräva samma högsta tillåtna svavelhalt som fastställts i direktiv 98/70/EG eller den svavelhalt som fastställts för dieselbränslen i direktiv 93/12/EEG.

Direktivet innehåller ett förbud mot försäljning av blyad motorbensin från den 1 januari 2000. För användning i äldre fordon av karakteristiskt slag finns möjlighet för medlemsstaterna att tillåta försäljning av blyad bensin i mindre mängd och för distribution via särskilda intressegrupper.

Medlemsstaterna har under vissa förutsättningar möjlighet att ansöka hos kommissionen om undantag från förbudet mot försäljning av blyad bensin och införande av kraven på svavelhalter i bensin och dieselbrännolja.

Medlemsstaterna får kräva användning av bränslen med striktare miljöspecifikationer än direktivet anger inom bestämda områden för delar av eller hela fordonsparken. Ansökan sker hos kommissionen enligt den ordning direktivet föreskriver och skall vara motiverad av miljö- eller hälsoskäl.

De obligatoriska kraven i bilaga III och IV kommer att kompletteras med andra miljöspecifikationer som utarbetas av kommissionen och som skall överlämnas till rådet och Europaparlamentet senast den 31 december 1999.

8.1.2 Gällande svensk bränslelagstiftning

Grundläggande bestämmelser om bränslen finns för närvarande i miljöbalken (1998:808). I 14 kap. 22 § miljöbalken stadgas att bensin som används som motorbränsle skall delas in i miljöklasser enligt en bilaga till balken. Före den 1 januari 1999 återfanns motsvarande bestämmelse i 6 a § lagen (1985:426) om kemiska produkter. Miljöbalken omfattar även den reglering som tidigare återfanns i lagen (1976:1054) om svavelhaltigt bränsle.

Enligt 14 kap. 21 § miljöbalken har regeringen rätt att meddela föreskrifter om bränslen beträffande kvalitet och egenskaper, förbränning, handel, överlåtelse eller införsel om det behövs för att motverka utsläpp i luften av ämnen som kan vara farliga för människors hälsa eller miljön. Bestämmelsen är straffsanktionerad genom 29 kap. 8 § 21 miljöbalken, vari stadgas att den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som avser förbränning, handel, överlåtelse eller införsel av bränslen meddelade med stöd av 14 kap. 21 § döms till böter eller fängelse i högst två år.

Bensin delas in i miljöklass 2 och 3 enligt bilagan till miljöbalken. För miljöklass 2 finns två kategorier av bensin för fordon med eller utan katalytisk avgasrening. Dieselolja delas in i tre miljöklasser vilket framgår av lagen (1994:1776) om skatt på energi. Miljöklasserna för bensin och dieselolja är kopplade till differentierade skatter enligt lagen om skatt på energi.

Detaljerade bestämmelser om svavelhalt i olika bränslen finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. I 6 § den förordningen finns bl.a. en bestämmelse om högsta tillåtna svavelhalt i dieselbrännolja som används till motorfordon. Beträffande tillsyn gäller från den 1 januari 1999 förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken. Natur-

vårdsverket har det centrala tillsynsansvaret och meddelar ytterligare föreskrifter om verkställigheten enligt förordningen om svavelhaltigt bränsle.

I förordningen (1985:838) om motorbensin finns bestämmelser om högsta tillåtna halt av blyföreningar i bensin, vilket innebär att det i praktiken råder förbud mot blyad bensin i Sverige. Naturvårdsverket har enligt förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken det centrala tillsynsansvaret och meddelar ytterligare föreskrifter för verkställigheten enligt förordningen om motorbensin.

8.2 Anpassning av miljöklasssystemet för bensin och dieselolja till nya EU-regler

Regeringens förslag: Miljöbalkens regler om bensin och dess indelning i miljöklasser anpassas till kraven i rådets direktiv 98/70 EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Direktivets förbud mot försäljning av blyad bensin införs och sanktioneras genom en straffbestämmelse. Vidare införs en miljöklass 1 bensin med högre kvalitetskrav än vad direktivet föreskriver. De obligatoriska kraven för dieselbrännolja införs i en ny bilaga 2 till miljöbalken.

Skälen för regeringens förslag: Miljöbalken innehåller i dag regler om bensin och dess indelning i miljöklasser. Genom Auto/oildirektivet införs obligatoriska kravnivåer som kommer att utgöra en del av det svenska miljöklasssystemet. Det är därför naturligt att införa direktivets krav för bensin i miljöbalkens nuvarande bilaga. Vad gäller dieselbrännolja finns bestämmelserna om miljöklassindelning för närvarande i lagen om skatt på energi där dessa enbart kopplats till skattesatser. För att uppnå ett enhetligt och samlat miljöklasssystem för såväl bensin som dieselbrännolja bör de obligatoriska kraven för dieselbrännolja i stället framgå av miljöbalkens regelsystem. Av dessa skäl samt för att uppnå en heltäckande överensstämmelse med det skattepliktiga området i lagen om skatt på energi föreslås därför vissa ändringar i 14 kap. 22 § miljöbalken. Vidare föreslås en uppdatering av nuvarande bilaga och införande av en ny bilaga 2, innehållande miljöklasserna för dieselbrännolja.

Den föreslagna bilaga 1 till miljöbalken anger det nya miljöklasssystemet för bensin. Direktivets krav införs i miljöklass 2 som lägsta tillåtna kravnivå vid försäljning av bensin. Dessa krav innebär förbättringar jämfört med nuvarande krav för miljöklass 2-bensin. En helt ny miljöklass införs, miljöklass 1, som innehåller högre kvalitetskrav än vad direktivet föreskriver. Miljöklass 1 utgörs av ett frivilligt åtagande från svensk oljeindustri om att införa bensin med en betydligt lägre svavelhalt och en lägre olefinhalt än vad direktivet kräver. Svavelhalten i miljöklass 1 motsvarar direktivets krav för år 2005. Regeringen gav i Naturvårdsverkets regleringsbrev i december 1996 verket i uppdrag att i överläggningar med oljebranschen komma överens om ett frivilligt åtagande avseende introduktion av en bättre bensinkvalitet än miljöklass 2. Rapportering av uppdraget skedde den 7 januari 1998 (dnr. M98/56/7). Överläggningarna resulterade i att Svenska Petroleum Institutets (SPI:s) medlemsföretag

åtog sig att ersätta nuvarande miljöklass 2-bensin i hela landet under hösten 1998 med miljöklass 1 bensin.

Genom proposition 1998/99:22 Sekretess för vissa uppgifter hos uppdragsmyndigheter m.m. infördes nya övergångsperioder för växlingar i ångtrycket mellan vinter- och sommarbensin. Övergångsperioderna för Svealand och Götaland ändras nu därför att det visat sig kunna uppkomma vissa tekniska problem med nuvarande tidsperioder. Samma övergångsperioder bör gälla även för miljöklass 2-bensin. Det saknas anledning att för miljöklass 2 tillämpa annan reglering av ångtrycket för vinter- och sommarbensin. Vad gäller alkylatbensin kommer den även i fortsättningen att regleras i en särskild tabell som tillhör miljöklass 1. En mindre justering av värdet på volymhalten förångat bränsle vid 100°C införs för att nå överensstämmelse med det värde direktivet föreskriver. Vidare införs ett gränsvärde för högsta tillåtna volymhalt för cykloalkaner som överensstämmer med Svensk Standard för alkylat (SS 15 54 61 Motorbränslen – Specialbensin för motordrivna arbetsredskap).

Av den föreslagna ändringen i 14 kap. 22 § första stycket miljöbalken följer att miljömässigt sämre bensin än sådan som uppfyller kraven enligt miljöklass 2 i bilaga 1 inte får saluföras. Detta innebär samtidigt att direktivets förbud mot försäljning av blyad bensin införs, vilket inte innebär någon praktisk skillnad från gällande svensk reglering.

I det till Lagrådet remitterade lagförslaget saknades en bestämmelse om sanktion för det fall förbudet mot saluförande av bensin som inte uppfyller direktivets krav överträds. I sitt yttrande har Lagrådet föreslagit att en straffbestämmelse tas in i lagen. Lagrådet har motiverat detta med att bestämmelsen i 14 kap. 21 § miljöbalken som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter i fråga om bränslen avseende bl.a. bränslets kvalitet och överlåtelse är straffsanktionerad genom 29 kap. 8 § 21. miljöbalken och att det skulle vara egendomligt om regeringens föreskrifter om bränslen skulle vara straffsanktionerade men inte det direkt i lagen intagna saluförbudet. Regeringen ansluter sig till lagrådets bedömning. En straffbestämmelse vid överträdelse av saluförbudet i 14 kap 22 § bör därför införas i 29 kap. 8 § miljöbalken.

Bilaga 2 anger det nya miljöklasssystemet för dieselbrännolja. Miljöklass 1 och 2 kvarstår oförändrade. De enda ändringar som införs är direktivets måttenhet för svavel i syfte att uppnå enhetlighet med miljöklass 3. Måttenheten för polycykliska aromatiska kolväten (PAH) ändras inte i miljöklass 1 och 2 till den som används i direktivet och som införs i miljöklass 3. Mätmetoderna och definitionen är olika och en omräkning kan inte göras. Direktivets obligatoriska kravnivå motsvarar miljöklass 3. Med hänsyn till de mer långtgående svenska miljökrav som även fortsättningsvis kommer att ställas på dieselbrännolja i miljöklass 1 och 2 möter Sverige redan genom miljöklass 2 direktivets krav på svavelhalt för år 2005.

Skyldigheten i 14 kap 22 § miljöbalken att indela bensin i miljöklasser bör utvidgas även till dieselbränslen och fotogen avsedd för motordrift med undantag för flygfotogen. I paragrafen bör införas ett förbud mot att saluföra sådan dieselbrännolja avsedd för motordrift som omfattas av direktivet och som inte uppfyller kraven i miljöklass 3. På motsvarande sätt som beträffande bensin uppfylls härmed direktivets krav på förbud mot försäljning av dieselbränslen som inte uppfyller de fastställda miljö-

specifikationerna. Genom den föreslagna ändringen av 29 kap. 8 § miljöbalken kommer detta förbud att straffsanktioneras på samma sätt som beträffande bensen. Förslagen kommer också att innebära förordningsändringar i förordningen (1985:838) om motorbensen och förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle.

Det har inte bedömts nödvändigt för Sveriges del att utnyttja de undantag från förbudet mot blyad bensen som tillhandahålls i direktivet. Redan enligt dagens regler råder i praktiken ett förbud mot blyad bensen i Sverige och något behov av sådana undantag har inte framkommit. Inte heller möjligheten att kräva användning av bränslen med striktare miljöspecifikationer inom bestämda geografiska områden bedöms bli aktuell för Sveriges del eftersom lika stränga miljöklasser bör gälla både i storstäder och på landsbygden. Med hänsyn till oljeindustrins frivilliga åtagande att redan i dag införa bensen som uppfyller kraven i miljöklass 1 kommer i praktiken bensen i Sverige att uppfylla striktare miljöspecifikationer än inom den övriga gemenskapen.

Förslagen föranleder ändringar i 14 kap. 22 § och 29 kap. 8 § miljöbalken. Vidare upphävs bilagan till balken samtidigt som det införs två nya bilagor, bilaga 1 och 2.

9 Skattesatsjusteringar för de olika miljöklasserna på bensen och dieselolja

Regeringens förslag: Skattesatsskillnaden mellan de två miljöklasserna på bensen minskas från sju till tre öre per liter för att uppnå en närmare överensstämmelse med skillnaden i tillverkningskostnader. För dieselolja av miljöklass 2 och 3 sänks skattesatserna av samma skäl med nio öre per liter. För att skattesänkningen för dessa miljöklasser inte skall påverka skatteinkomsterna höjs skatten på dieselolja av miljöklass 1 med ett öre per liter.

Skälen för regeringens förslag: För närvarande finns det endast bensen av miljöklass 2 på den svenska marknaden. Oljebolagen har åtagit sig att introducera en ny bensinkvalitet som uppfyller de nya miljöklass 1-kraven så att den har ersatt miljöklass 2 redan vid kommande årsskifte. Det finns då ingen anledning att ändra den nuvarande skattesatsen för den bensen som finns på marknaden när den nya miljöklassen ersätter den gamla. Det finns därför skäl att anta att denna förändring inte kommer att få några budgeteffekter av betydelse.

Merkostnaderna för tillverkning av den förbättrade bensinkvaliteten varierar mellan 0 och 5 öre per liter enligt oljebolagens beräkningar. Denna variation beror på att ombyggnadskostnaderna påverkas av olikheter i raffinaderiernas befintliga tekniska utrustning. För att behålla styrningen mot den bättre miljöklassen bör skattesatsen för den nya miljöklass 2 vara några ören högre per liter och om möjligt i nivå med merkostnaderna. Regeringen föreslår därför att skattesatsen för miljöklass 2-bensen sätts tre öre högre per liter än miljöklass 1. Dagens skatteskillnad mellan miljöklasserna är sju öre per liter.

För dieselolja svarar miljöklass 1, som är den bästa kvaliteten, för 90 % av försäljningen, miljöklass 2 säljs inte alls och således svarar miljöklass 3 för 10 %. Försäljningsuppgifterna avser år 1998. Oljebolagen har påpekat att dagens skatteskillnad mellan miljöklass 1 och 3 är större än skillnaden i tillverkningskostnader och att det är motiverat att närma dessa skillnader till varandra. Merkostnaden för att tillverka miljöklass 1 jämfört med miljöklass 3 varierar enligt uppgift mellan 30 och 40 öre per liter. Skatteskillnaden är i dag 52 öre per liter. Det kan därför finnas skäl att minska denna skillnad. Om skillnaden blir för liten finns det dock en risk för att försäljningen av miljöklass 3 ökar vilket inte är önskvärt. En minskning av skillnaden med 10 öre per liter bör inte öka försäljningen av dieselolja av miljöklass 3. Regeringen anser att den nuvarande skatteskillnaden mellan miljöklass 1 och 3 bör minska och bli av samma storleksordning som skillnaden i tillverkningskostnad. En lämplig avvägning bör kunna vara en sänkning med tio öre per liter. En motsvarande sänkning för miljöklass 2 görs samtidigt, men torde sakna betydelse därför att det är osannolikt att denna kvalitet på nytt uppträder på marknaden. Regeringen föreslår därför att skattesatserna för dieselolja av miljöklass 2 och 3 sänks med nio öre per liter. För att kompensera det skattebortfall som därigenom kan beräknas uppstå föreslår regeringen att skattesatsen för dieselolja av miljöklass 1 höjs med ett öre per liter. Därigenom minskar skillnaden med tio öre per liter.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 och 5 §§ lagen om skatt på energi. Dessutom medför det att 2 kap 6 § kan upphävas.

Den rättsliga grunden för differentiering av skattesatserna för bensin och dieselolja utgörs av ett rådsbeslut (rådets beslut 97/425/EG, EGT nr L 182, 10.7.1997, s22) om tillåtelse för medlemsstaterna att avvika från mineraloljedirektivet (direktiv 92/81 och 82/EEG). Såvitt avser bensin löper undantaget ut vid 1999 års utgång om inte rådet på förslag från kommissionen innan dess fattar enhälligt beslut om förlängning. För dieselolja gäller istället att undantaget automatiskt förlängs för påföljande tvåårsperiod om inte rådet fattar enhälligt beslut om ändring innan dess. En översyn av de s.k. 8.4-undantagen pågår inom kommissionen. Regeringen återkommer med förslag för det fall grunden för de svenska skattedifferentieringarna ändras genom EU-beslut.

10 Beskattning av eldningsolja som används för fordonsdrift

Regeringens förslag: Lagen om skatt på energi ändras så att omärkt, tjock eldningsolja beskattas på samma sätt som dieselolja när den används för drift av motordrivna fordon.

Bakgrunden till regeringens förslag: Riksskatteverket har i en skrivelse till Finansdepartementet den 22 februari 1999 hemställt att lagen om skatt på energi ändras så att lågbeskattad, omärkt tjock eldningsolja inte kan användas för fordonsdrift utan att den högbeskattas. Bakgrunden är att det vid skattekontroll har uppmärksammats att ett företag i södra

Sverige säljer en speciellt anpassad tjock eldningsolja för fordonsdrift och att de nuvarande bestämmelserna inte medger att skatt tas ut efter den högre skattesats som annars gäller för sådan användning. Den aktuella oljan har varit föremål för klassificering av Tullverket och bedömts vara hänförlig till KN-nr 2710 00 74. Oljan uppges innehålla tillsats av rapsmetylester, RME.

Riksskatteverkets skrivelse har remitterats till Tullverket och Svenska Petroleum Institutet. Tullverket har inte något att erinra mot Riksskatteverkets förslag till utökning av lagens tillämpningsområde. Svenska Petroleum Institutet anser att det är kostsamt och inte särskilt meningsfullt att färga produkter som rimligtvis inte kan användas i dieselmotorer för fordonsdrift. Såvitt institutet kan finna är den enklaste åtgärden att i lagen ändra destillationsgränsen från 85 % vid 350°C till 85 % vid 400°C. Detta leder dock till en avvikelse i förhållande till tulltaxans destillationsgräns för tjockolja.

Skälen för regeringens förslag: När lagen om skatt på energi infördes behandlades frågan om behovet av att märka tjocka eldningsoljor för att kunna kontrollera att de inte användes för motorfordonsdrift. (prop. 1994/95:54 s. 87). Det ansågs då att dessa ofta mörka, tjocka oljor inte lämpade sig för fordonsdrift och de undantogs därför från märkningskravet. De förbuds- och avgiftsbestämmelser som infördes för lågbeskattade, märkta oljor blev då inte tillämpliga för de omärkta, tjocka oljorna. Inte heller infördes några regler som gjorde det möjligt att vid fordonsdrift ta ut skattesatsskillnaden mellan låg- och högbeskattad olja.

För att undanröja möjligheten till skatteplanering bör den som säljer eller förbrukar tjock eldningsolja för fordonsdrift bli skattskyldig och därmed skyldig att betala den skatteskillnad som finns mellan hög- och lågbeskattad olja. Regeringen anser att dessa ändringar bör kunna få avsedd effekt och att det, som Svenska Petroleum Institutet framhåller, inte är särskilt meningsfullt att märka tjockolja som normalt inte kan användas i fordonsmotorer. Regeringen anser vidare att de föreslagna åtgärderna är att föredra framför att ändra destillationsgränsen 85 % destillat från 350°C till 400°C därför att det då skulle uppkomma en ny gränsdragning inom KN-nr 2710 00 74 vilket bör undvikas.

Förslaget föranleder ändringar i 4 kap. 1 § lagen om skatt på energi.

11 Enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas oavsett användningsområde

Regeringens förslag: Dagens reglering med differentierade energiskattesatser för gasol, metan och naturgas slopas. I stället införs enhetliga energiskattesatser som motsvarar den nivå som i dag tas ut för respektive bränsle när det används för uppvärmning.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Riksskatteverket, Statens energimyndighet, Vägverket, Svenska Gasföreningen och Sydgas AB tillstyrker förslaget. AB Volvo och SAAB lämnar promemorians förslag om enhetliga energi-

skattesatser utan erinran, men anser den skattehöjning förslaget innebär vara olycklig. *Svenska Petroleum Institutet* är av uppfattningen att de föreslagna skattesatserna borde tidsbegränsas samt anmärker att förslaget inte synes ligga i linje med Skatteväxlingskommitténs modell. *Naturvårdsverket* anför att skattesatserna långsiktigt inte torde kunna ligga på de föreslagna nivåerna, men att större skatteskillnader än vad som motsvarar miljöfördelarna kan vara rimliga under ett övergångsskede. *Kommunikationsforskningsberedningen* anför att en grundläggande princip i svensk transportpolitik är att kostnaderna för de externa effekter trafiken orsakar skall internaliseras i transportkostnaderna samt att, innan beslut fattas om energiskatten, en bedömning bör göras av vad en implementering av denna princip skulle innebära. *Svenska Bioenergiföreningen* avstyrker förslaget.

Bakgrunden till regeringens förslag: Lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, trädde i kraft i samband med Sveriges medlemskap i Europeiska unionen den 1 januari 1995. Genom lagen genomfördes rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT nr L 316, 31.10.1992, s. 12, Celex 392L0081), det s.k. *mineraloljedirektivet*, ändrat genom rådets direktiv 94/74/EG (EGT nr L 365, 31.12.1994, s. 46, Celex 394L0074), samt rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor (EGT nr L 316, 31.10.1992, s. 19, Celex 392L0082), det s.k. *skattesatsdirektivet*.

I skattesatsdirektivet föreskrivs minimiskattenivåer för punktskatt på mineraloljor. För gasol och metan anges minimiskatten vid drivmedelsanvändning till 100 ecu per 1 000 kg. För uppvärmning är minimiskattesatsen 0. Gasol och metan är definitionsmässigt mineraloljeprodukter, medan någon direkt reglering för naturgas inte finns i direktivet. Av artikel 1.3 i mineraloljedirektivet följer dock att alla produkter som är avsedda att användas som motorbränsle skall beskattas. Den skattesats som uttas skall då vara den som gäller för motsvarande motorbränsle. Naturgas består till övervägande del av metan, varför det faller sig naturligt att skattemässigt behandla naturgas på samma sätt som metan. Den svenska beskattningen är också i dag utformad på detta sätt.

Enligt gemenskapsrätten skall således Sverige ta ut punktskatt på gasol, metan och naturgas med minst 100 ecu per 1 000 kg då bränslena används som drivmedel och med minst 0 ecu per 1 000 kg då de används för uppvärmning. Minimiskattesatsen för gasol som drivmedel är således 928 kr per 1 000 kg (1 ecu = 1 euro = 9,28 kr⁴). För naturgas och metan motsvarar minimiskattesatsen för drivmedelsanvändning 656 kr per 1 000 m³, vilket är den mängdenhet som i LSE används för dessa bränslen.

Den i LSE angivna energiskattesatsen för gasol är 1 kr 01 öre per liter - vilket motsvarar 2 020 kr per 1 000 kg - för drivmedelsanvändning och 145 kr per 1 000 kg för annan användning. Med annan användning avses drift av stationära motorer och uppvärmning. Den koldioxidskatt som tas ut är 56 öre per liter för drivmedelsanvändning och 1 112 kr per 1 000 kg för annan användning. Dessa båda skattesatser är i princip likvärdiga. Koldioxidskatten skall vara lika hög vare sig bränslet används som driv-

⁴ Kurs per den 1 oktober 1998 (EGT nr C 303, 2.10.1998, s. 1)

medel eller för uppvärmning. De i LSE angivna energiskattesatserna för naturgas och metan är 1 678 kr per 1 000 m³ för drivmedelsanvändning respektive 241 kr per 1 000 m³ för annan användning. Den koldioxidskatt som tas ut är i båda fallen 792 kr per 1 000 m³.

Med stöd av 2 kap. 1 § tredje stycket och 10 § LSE har regeringen i förordningen (1998:1626) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 1999 justerat skattesatserna. De för år 1999 i praktiken gällande energiskattesatserna för naturgas och metan är 1 663 kr per 1 000 m³ för drivmedelsanvändning respektive 239 kr per 1 000 m³ för annan användning. Koldioxidskattesatsen är i bägge fallen 785 kr per 1 000 m³. Den sammanlagda punktskatt som tas ut för gasol, metan och naturgas, såväl för drivmedelsanvändning som för annan användning, överstiger således med god marginal gällande minimiskattnivåer.

I artikel 8.2 d i mineraloljedirektivet stadgas att medlemsstaterna i fråga om pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter, särskilt när det gäller bränslen från förnybara källor, kan tillämpa skattebefrielse eller skattereduktion för punktskatten på mineraloljor eller andra produkter som är underkastade skattemyndigheternas kontroll. Denna regel har införlivats med svensk rätt genom 2 kap. 12 § LSE. Redan i förarbetena till lagen (se prop. 1994/95:54 s. 59) angavs, med syftning på pilotprojektsbestämmelsen, att introduktionen av naturgas som drivmedel inte skulle komma att störas eftersom möjligheten att ge skattelättnader skulle komma att omfatta hela den verksamhet som bedrevs inom området.

Regeringen har med stöd av den s.k. pilotprojektsbestämmelsen för perioden 1995 - 1999 beviljat nedsättning av energiskatten på naturgas för drivmedelsanvändning till en nivå som 1995 motsvarade energiskatten för uppvärmning. Skattesatsen har för de aktuella åren justerats med hänsyn till utvecklingen av konsumentprisindex. Denna justering har utgått från 1995 års energiskattesats, vilket fått till följd att höjningar av skattebeloppen i LSE för naturgas inte fått genomslag i den energiskattesats som i praktiken tillämpas för all fordonsanvändning av naturgas med stöd av pilotprojektsbestämmelsen. Den energiskattesats som för pilotprojektens del gäller för 1999 uppgår till 191 kr per 1 000 m³. Den energiskattesats som för uppvärmningsändamål tillämpas för 1999 uppgår till 239 kr per 1 000 m³. Regeringen har inte haft att ta ställning till någon ansökan om pilotprojektsdispens avseende metan eller gasol, varför de i författningstexten angivna skattesatserna också är de i praktiken gällande.

Underhandskontakter mellan Finansdepartementet och de företag som innehar pilotprojektsdispens avseende naturgas har utvisat att den sammanlagda mängd naturgas som förbrukats som drivmedel i dessa projekt år 1997 uppgick till ca 7 000 000 m³. Enligt uppgift från bilbranschen finns i Sverige i dag omkring 1 100 fordon som drivs med naturgas. Branschen räknar med att siffran skall stiga till omkring 15 000 fordon år 2005.

Enligt uppgift från Svenska Gasföreningen finns det i dag i stort sett ingen marknad för gasol som drivmedel. Den marknad, som distributörerna av propan i dag är intresserade av, är företrädesvis marknaden för bilflottor i tätortstrafik.

Skälen för regeringens förslag: Gasol, metan och naturgas är visserligen fossila bränslen, men har i förhållande till andra fossila bränslen vissa miljöfördelar - såsom lägre koldioxidemissioner - som gör bränslena intressanta som ett alternativ till konventionella drivmedel. Framför allt naturgas som drivmedel röner ett allt större intresse. Den svenska naturgasanvändningen på fordonssidan är visserligen i dag alltfjämt blygsam, sett i förhållande till den totala drivmedelsförbrukningen. Det är dock av vikt att energibeskattningen för naturgasens del utformas på ett sådant sätt att den fortsatta introduktionen av detta bränsle inte försvåras, utan att förutsättningar ges för fortsatt utveckling på området.

Regeringen anser mot den angivna bakgrunden att det är angeläget att skapa goda förutsättningar i form av långsiktiga och stabila skatteregler för naturgasens del. I stället för att ge skattelättnader med tillämpning av pilotprojektsbestämmelsen, bör därför den särskilda energiskattesatsen för drivmedelsanvändning i LSE slopas. Energiskattesatsen för naturgas föreslås således sättas till en och samma nivå, oavsett användningsområde. Denna nivå bör utgöras av den som i dag tas ut när naturgas används för uppvärmning. Motsvarande bör gälla för metan.

Den nu gällande energiskattesatsen för naturgas och metan uppgår till 239 kr per 1 000 m³. Sammantaget med koldioxidskatten överstiger den nivån gällande minimiskattenivå enligt skattesatsdirektivet. Som bl.a. framkommit vid underhandskontakter mellan Finansdepartementet och tjänstemän vid kommissionen innehåller inte heller i övrigt gemenskapsrätten bestämmelser som skulle lägga hinder i vägen för att tillämpa en och samma skattesats för naturgas för uppvärmning respektive drivmedelsanvändning.

Den föreslagna åtgärden innebär, för dagens innehavare av pilotprojektsdispens avseende naturgas, en höjning av den sammanlagda energi- och koldioxidskatten med knappt fem procent. Denna höjning bedöms inte nämnvärt påverka förutsättningarna för den fortsatta introduktionen i Sverige av naturgas som drivmedel.

Det resonemang som ovan förts beträffande naturgas och metan gör sig i stort också gällande för gasol. De miljömässiga skillnaderna mellan naturgas och gasol är minimala. Det finns således skäl att även för gasol införa en enhetlig energiskattesats och därvid låta skattenivån motsvara den som i dag gäller för uppvärmning.

De föreslagna ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2000. Eftersom gällande pilotprojektsdispenser för naturgas upphör vid utgången av år 1999, kan därför en naturlig övergång till det nya systemet ske.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 1 § LSE.

12 Begränsning av koldioxidskatteuttaget avseende företag i kalk- och cementbranscherna m.m.

Prop. 1999/2000:9

Regeringens förslag: Den i dag övergångsvis gällande begränsningsregeln avseende kalk- och cementbranscherna m.m., den s.k. 1,2-procentsregeln, förlängs ytterligare ett år.

Bakgrunden till regeringens förslag: Möjlighet till skattenedsättning för den energiintensiva tillverkningsindustrin har i olika former funnits sedan 1950-talet. Från 1974 och fram till den 1 juli 1997 utformades nedsättningsreglerna som en takregel, där ett företags kostnader för energi skatter begränsades till en bestämd procent av saluvärdet. Från och med 1993 har procentsatsen varit 1,2 %.

1992 års energiskattereform innebar att för tillverkningsindustrin slopades den allmänna energiskatten på bränslen och el samtidigt som koldioxidskatten, vid bränsleförbrukning inom dessa sektorer, reducerades till 25 % av den generella nivån. Härigenom minskade betydelsen av nedsättningssystemet. Övergångsvis behölls dock en möjlighet till ytterligare nedsättning av koldioxidskatten (1,2-procentsregeln). Avsikten var att nedsättningssystemet skulle avskaffas helt och hållet år 1995.

I samband med att lagen (1994:1776) om skatt på energi trädde i kraft den 1 januari 1995 förlängdes 1,2-procentsregeln tills vidare. Den begränsades till att endast gälla företag som tillverkar andra mineraliska ämnen än metaller, dvs. cement, glas och kalk. Fr.o.m. den 1 juli 1995 skedde en ytterligare begränsning, genom att mineraloljeprodukter uteslöts från tillämpningen. Detta var en följd av att de tidigare reglerna var oförenliga med mineraloljedirektivet. Efter lagändringen kom 1,2-procentsregeln främst att avse kolbränslen och naturgas.

Den 1 juli 1997 höjdes skatteuttaget för tillverkningsindustrin till 50 % av koldioxidskattenivån. En särskild nedsättningsregel infördes för att begränsa effekterna för den energiintensiva industrin, den s.k. 0,8-procentsregeln. I prop. 1996/97:29 uttalades emellertid att det trots den föreslagna lägre nivån, som åstadkoms genom den nya 0,8-procentsregeln, fanns vissa företag inom framför allt cement- och kalkbranscherna som skulle få en skattebelastning som allvarligt hotade den bedrivna verksamheten. I syfte att lindra övergången till en högre skattenivå samt att ge dessa företag en möjlighet att anpassa sig efter de nya reglerna, föreslogs därför att bestämmelsen om nedsättning av koldioxidskatten för den del av skattebelastningen som översteg 1,2 % av försäljningsvärdet skulle behållas fram till den 1 januari 2000. Riksdagen beslutade i enlighet härmed.

Skälen för regeringens förslag: Det är viktigt att energi- och koldioxidbeskattningen har en utformning som ger goda förutsättningar för den svenska industrin att konkurrera internationellt. I avvaktan på den pågående energiskatteöversynen bör 1,2-procentsregeln förlängas ytterligare ett år.

Den föreslagna ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2000.

13 Befrielse från avfallsskatt för cesiumhaltiga askor

Prop. 1999/2000:9

Regeringens förslag: Avfallsskatt skall inte tas ut på biobränsleaska, som innehåller minst fem kilobecquerel cesium-137 per kilogram aska (torrvikt) och som förts in till en avfallsanläggning som uppfyller de krav som Statens strålskyddsinstitut fastlagt för deponering av sådan aska.

Promemorians förslag: Stämmer i allt väsentligt överens med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Närings- och teknikutvecklingsverket, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Gävle kommun, Sundsvalls kommun, Skogsindustrierna, Svenska Fjärrvärmeföreningen, Sveriges Industriförbund, Skogsstyrelsen och Ragn-Sells AB* tillstyrker promemorians förslag. *Sundsvalls kommun* påpekar dock att det föreligger problem med mätmetoder. *Statens energimyndighet* konstaterar att kunskapen om vad som händer med cesium-137 i marken efter återföring av biobränsleaskor med hög koncentration av cesium för närvarande är bristfällig och motsätter sig därför inte att biobränsleaskor med hög koncentration av cesium-137 undantas från avfallsskatt till dess kunskapsbristerna undanröjts. *Svenska Kraftverksföreningen* anser att principerna för mätning av cesium-innehållet i den aska som skall deponeras skall ha klarlagts innan lagen träder i kraft samt att gränsen för skattebefrielse bör sättas med sådan marginal i förhållande till 5 kBq per kg att Statens strålskyddsinstituts princip om säker strålmiljö kan säkerställas.

Riksskatteverket och *Naturvårdsverket* avstyrker förslaget. Som skäl framför dessa båda myndigheter bl.a. att förslaget endast berör en mycket liten del av den totala mängden biobränsleaska och att en skattebefrielse skulle kunna leda till betydande kontrollsvårigheter. *Naturvårdsverket* anför vidare att om samma synsätt applicerades även på andra avfallsslag och andra miljöfarliga ämnen, skulle avfallsskatten kunna bli ett mycket komplicerat och kostsamt administrativt system.

Bakgrunden till regeringens förslag: Den totala bruttoenergitillförseln i Sverige uppgick år 1996 till 485 TWh. Härav svarade trädbränslen för 74 TWh, eller ca 15 %. Trädbränslen används huvudsakligen för värmeproduktion dels inom industrin, dels i fjärrvärmeverk. Årligen uppkommer ca 300 000 ton biobränsleaska, varav enligt uppskattning från Statens strålskyddsinstitut (SSI) 110 000 ton finns tillgänglig för att lägga på deponi eller för askåterföring.

Vid biobränsleledning är träddelar det vanligaste bränslet. Det består av en blandning av bark, kvistar, barr eller löv och ved. En vanlig form av träddelar som används som bränsle är GROT (grenar och toppar), som lämnas kvar på avverkningsplatserna efter att träden fällt och stamveden förts bort till skogsindustrin.

Till följd av radioaktiv nedfall kan växtmaterial, som används som biobränsle vid energiutvinning, innehålla ökade koncentrationer av radioaktivt cesium, dvs. cesium-137. För Sveriges del gäller detta särskilt i de

delar av landet som fick mest nedfall efter Tjernobylyolyckan, men i någon grad också i andra delar av landet till följd av kärnvapenproven på 1960-talet. Cesium-137 koncentreras i restprodukterna efter förbränning. Spridning av dessa restprodukter i omgivningen kan skapa ansamlingar av koncentrerad aktivitet.

Mängden cesium-137 i biobränslet är beroende av bl.a. geografisk fördelning av det ursprungliga nedfallet, jordarts- och markförhållanden, vegetationstyp, ålder och stamtäthet. Ungefär 80 % av mängden cesium-137 i naturen finns i de översta jordlagren samt i buskar och sly. Genom avverkning av skog kommer därför endast mellan 5 och 20 % av det cesium som finns på det avverkade skogsområdet att föras bort. Skogsavverkning ger alltså enbart en mycket marginell effekt på cesiuminnehållet i skogsekosystemet.

Cesium som har tagits upp i bl.a. träd koncentreras efter förbränning i t.ex. värmeverk i restprodukterna i form av kondensvatten och aska. Askan kan deponeras eller återföras till skogen som vitaliseringsgödning. Eftersom askan innehåller höga koncentrationer av cesium är det dock olämpligt att den återförs till skogen.

Riksdagen beslutade i juni 1999 att en ny lag om skatt på avfall skall träda i kraft den 1 januari 2000 (prop. 1998/99:84, bet. 1998/99:SkU20, rskr. 1998/99:258, SFS 1999:673). Avfallsskatt skall tas ut med 250 kr per ton på avfall som deponeras.

Regeringen hade i propositionen bedömt att biobränsleaskor med hög cesiumhalt inte borde befrias från skatt (se prop. 1998/99:84 s. 67 f.). Regeringen hade härvid anfört följande: ”Eftersom det inte finns något alternativt omhändertagande som kan främjas genom avfallsskatten, skulle det vara önskvärt att de askor, vars egenskaper inte ryms inom SSI:s policy, undantas från beskattning. Ett sådant undantag kommer dock att medföra betydande kontrollproblem. Dessutom rör det sig om mycket små volymer i förhållande till den totala mängden biobränsleaskor, enligt uppgifter från SSI 750 - 3000 ton per år. Mot den bakgrunden är det inte rimligt att undanta dessa askor.”

Vid riksdagsbehandlingen beredde skatteutskottet miljö- och jordbruksutskottet tillfälle att avge yttrande över propositionen jämte följdmotioner. Miljö- och jordbruksutskottet yttrade, så vitt nu är av intresse, följande (bet. 1998/99:MJU2y s. 18): ”Som anförs i motion Sk26 (s) kan växtmaterial som används som biobränsle innehålla radioaktivt cesium, främst till följd av Tjernobylyolyckan. Därvid ger eldning med biobränsle från den förorenade skogsmarken en möjlighet att föra bort cesium från skogen. Det innebär att marken renas på ett snabbare sätt än som följer av den naturliga avklingningen som sker i naturen i samband med sönderfallet av de radioaktiva atomkärnorna. Om askan från sådan förbränning beläggs med deponiskatt finns en risk att skog som påverkats av cesiumnedfall inte avverkas eller kommer till användning för energiändamål. Utskottet delar motionärernas uppfattning att det bör finnas en möjlighet att göra avdrag för cesiumhaltig aska. Frågan om hur detta lagtekniskt skall lösas är bl.a. beroende av det arbete som pågår inom Strålskyddsinstitutet såvitt avser förutsättningarna för återföring av cesiumhaltiga askor till skogen. Utskottet föreslår därför att regeringen återkommer till riksdagen med förslag i enlighet med synpunkterna i motion Sk26. Detta bör med anledningen av motionen ges regeringen till känna”.

Skatteutskottet anslöt sig till miljö- och jordbruksutskottets uppfattning (bet. 1998/99:SkU20 s. 12). Riksdagen beslutade i enlighet med vad utskottet anfört.

Skälen för regeringens förslag: Biobränsleaskor, som innehåller en halt av 5 kBq eller mer cesium-137 per kg aska (torrvikt), härafter benämnda cesiumaskor, skall enligt punkt 3 i SSI:s policy⁵ av den 22 februari 1999 deponeras på deponier som är särskilt iordningställda för detta ändamål. Sådan aska skall således inte komma i fråga för askåterföring på skogsmark, förrän Cs-137 avklingat och halten sjunkit till mindre än 5 kBq per kg (torrvikt). Som regeringen tidigare uttalat (se prop. 1998/99:84 s. 68) finns det inte något alternativ till deponering för dessa askor, vilket talar för skattebefrielse.

En förutsättning för att skattebefrielse skall kunna införas bör dock vara att skattefriheten åstadkoms på ett sådant sätt att missbruk i möjligaste mån stävjas och att beskattningsmyndigheten ges rimliga möjligheter att bedriva kontrollverksamhet. Mängderna cesiumaska är i dag tämligen begränsade. Enligt SSI:s beräkningar uppgår de till mellan 750 och 3 000 ton per år. Det motsvarar avfallsskatteintäkter på mellan 187 500 och 750 000 kr per år. Den totala mängden biobränsleaska i landet beräknas dock uppgå till en mångdubbelt större volym, nämligen runt 300 000 ton. Risk finns att även annan biobränsleaska än cesiumaska kan komma att redovisas under en skattefri post. Det är mot den bakgrunden viktigt att en skattefrihet för cesiumaska omgärdas av sådana regler att riskerna för sådant skattefusk begränsas. Dessa synpunkter delas, som framgått ovan, av Riksskatteverket och Naturvårdsverket och dessa remissinstanser har mot den bakgrunden avstyrkt promemorians förslag.

I samråd med Naturvårdsverket arbetar för närvarande SSI med att ta fram krav på de deponier där omhändertagande skall ske av den aska som enligt institutets policy skall deponeras. Enligt uppgift beräknas detta arbete vara klart under hösten 1999. Vad som är av särskilt intresse är att lakvattenhanteringen på deponierna sköts på ett ändamålsenligt sätt, eftersom cesium-137 är mycket vattenlösligt. Deponering av cesiumaska beräknas huvudsakligen ske på ett mindre antal avfallsanläggningar i Gävle- och Sundsvallsområdena.

Om skattebefrielse skall införas bör, som skatteutskottet funnit, denna åstadkommas genom avdrag i skattedeklarationen och inte genom att den aktuella askan undantas från skatteplikt.

Den som bedriver verksamheten på en avfallsanläggning är skyldig att för beskattningsmyndigheten visa att han har rätt att göra avdrag för skatt. Detta innebär att det skulle åligga den skattskyldige att visa att cesiumhalten i den mängd avfall som omfattas av avdragsyrkandet uppgår till minst 5 kBq per kg. Det är av detta skäl betydelsefullt att det är möjligt att mäta cesiumhalten på ett såväl tillförlitligt som inte alltför kostsamt sätt. Sådan mätning kan i dag endast ske vid laboratorieanalys och till en kostnad av ca 1 000 kr per prov. SSI arbetar dock med att ta fram en metod som gör det möjligt att på plats kunna mäta cesiumhalten på ett enkelt och betydligt billigare sätt. Denna metod beräknas vara färdigutvecklad under hösten 1999.

⁵ Statens strålskyddsinstitut Dnr 822/504/99

Mängden cesiumaska är förhållandevis liten. Med hänsyn härtill samt till vad som framkommit om möjliga kontrollåtgärder gör regeringen numera den bedömningen att det bör finnas möjligheter att minska riskerna för skattefusk i det aktuella fallet. Regeringen finner därför skäl att föreslå en ändring i lagen om skatt på avfall som innebär skattefrihet för cesiumaskor. Mängden avfall som kommer att omfattas av det aktuella avdraget bör dock noga följas upp och om mer omfattande missbruk sker bör förutsättningarna för skattebefrielse analyseras på nytt.

Riksskatteverket bör i samråd med SSI utfärda närmare anvisningar i form av föreskrifter eller rekommendationer om förfarandet vid mätning av cesiumhalten i askan.

Förslaget föranleder att en ny punkt 24 införs i 10 § första stycket lagen om skatt på avfall. Vidare införs ett nytt tredje stycke i nämnda paragraf. Ändringen bör träda i kraft vid samma tidpunkt som lagen börjar tillämpas, dvs. den 1 januari 2000.

14 Dröjsmålsränta vid för sen betalning av tull

14.1 Bakgrund

I artikel 232.1 b i tullkodexen stadgas att dröjsmålsränta skall debiteras utöver tullbeloppet om detta inte har betalats inom föreskriven tid. Räntesatsen för dröjsmålsräntan får vara högre än räntesatsen för kreditränta. Den får däremot inte vara lägre än denna räntesats. I artikel 232.2 i samma förordning stadgas att tullmyndigheterna får avstå från att kräva dröjsmålsränta om det på grund av gäldenärens situation är sannolikt att det skulle medföra allvarliga ekonomiska eller sociala svårigheter, om beloppet inte överstiger en nivå som fastställs enligt kommittéförfarandet eller om tullen betalas inom fem dagar efter utgången av den föreskrivna tidsfristen för betalning. Enligt 30 § första stycket i den svenska tullagen skall, om tull inte betalas inom föreskriven tid, dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift. Enligt 30 § andra stycket tullagen skall vad som föreskrivs i tullagstiftningen om tull tillämpas även beträffande dröjsmålsavgift enligt första stycket. Av 1 och 10 §§ tullagen framgår att bestämmelsen om dröjsmålsavgift gäller också då annan skatt än tull eller avgift som tas ut för varor vid import inte betalas inom föreskriven tid.

Enligt 1 § lagen om dröjsmålsavgift skall, i de fall det särskilt föreskrivs, den som är betalningsskyldig för skatt, tull, avgift eller ränta och som inte i rätt tid och på rätt sätt fullgör betalningsskyldigheten, betala en avgift (dröjsmålsavgift) enligt de grunder som anges i lagen.

Av 2 § samma lag framgår att dröjsmålsavgift normalt tas ut med

1. två procent på belopp som betalas före utgången av den månad då beloppet skall betalas (förfallomånaden),
2. fyra procent på belopp som betalas under första månaden efter förfallomånaden,
3. sex procent på belopp som betalas under andra månaden efter förfallomånaden,

4. sex procent, med tillägg av en procentenhet för varje påbörjad ytterligare månad, på belopp som betalas efter andra månaden efter förfallomånaden.

Dröjsmålsavgift tas dock ut med två procent på belopp som betalas inom tio dagar från den dag då beloppet skulle ha betalats. Dröjsmålsavgiften är minst 100 kr. Om det ursprungligen obetalade beloppet är mindre än 100 kr, får dröjsmålsavgift dock endast tas ut med motsvarande belopp.

I 6 § lagen om dröjsmålsavgift finns en bestämmelse om befrielse från avgift. Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som har beslutat om avgiften befria den betalningsskyldige helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift.

I författningskommentaren till 30 § tullagen anfördes bl.a. att de gällande reglerna om dröjsmålsavgift uppfyllde de krav som ställs i artikel 232 på en dröjsmålsränta, varför de borde behållas. Vidare angavs att det inte i förslaget fanns med någon bestämmelse om att tullmyndigheten skulle få medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift om det fanns särskilda skäl, eftersom möjligheterna till och villkoren för befrielse från dröjsmålsränta anges i artikel 232.2 i tullkodexen och det inte syntes finnas utrymme för några särskilda skäl utöver dem som anges där.

Generaltullstyrelsen har i den framställning som överlämnades till Tullagsutredningen föreslagit att 30 § tullagen skall ändras på så sätt att en kostnadsränta som beräknas enligt 19 kap. 8 § första meningen skattebetalningslagen skall tas ut i stället för dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift vid för sen betalning av tull och annan skatt eller avgift som tas ut enligt tullagstiftningen. Generaltullstyrelsen anför i huvudsak följande. Tillämpningen av räntesatserna i 2 § lagen om dröjsmålsavgift leder ibland till att oskäligt höga dröjsmålsavgifter tas ut. Särskilt vid korta dröjsmål upplevs avgiften som betungande av företagen. Vidare kommer i och med att skattebetalningslagen träder i kraft den avgift, eller ränta, som tas ut vid för sen betalning av mervärdesskatt vid omsättning inom landet att beräknas på ett annat sätt än den avgift som tas ut vid för sen betalning av mervärdesskatt vid import, vilken betalas i samma ordning som tull. För den tull och annan skatt eller avgift som tas ut för varor vid införsel och som betalas till tullmyndighet bör gälla samma ränte- eller avgiftssystem vid för sen betalning som för den mervärdesskatt som skall erläggas vid omsättning inom landet. Detta gäller även bestämmelserna om befrielse från dröjsmålsavgift. Generaltullstyrelsen kan enligt den nuvarande svenska lagstiftningen inte fatta beslut om befrielse beträffande annan skatt eller avgift. Generaltullstyrelsen bör kunna medge befrielse från dröjsmålsavgift vid för sen betalning till tullmyndighet av andra skatter än tull samt avgifter, exempelvis mervärdesskatt, på samma grunder som gäller för sent erlagd mervärdesskatt på omsättning inom landet.

Regeringens förslag: Dröjsmålsräntan beräknas enligt 19 kap. 8 § skattebetalningslagen. Bestämmelsen i 30 § tullagen utformas så att det tydligt framgår att den grundläggande bestämmelsen om dröjsmålsränta i artikel 232 i tullkodexen skall tillämpas även beträffande annan skatt än tull och avgift som tas ut för varor vid import. Räntan tas ut med minst 100 kr, utom i fall då det ursprungligen obetalda beloppet inte uppgår till 100 kr; då tas räntan ut med motsvarande belopp.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Länsrätten i Stockholms län* anser att förslaget är lovvärt och synes, förutom fördelen att dröjsmålsränta kommer att beräknas lika inom tull- och skattelagstiftningen, ge rimligare konsekvenser för de tullskyldiga än det nuvarande systemet. Länsrätten drar också slutsatsen att den föreslagna ordningen också kan leda till att antalet mål om dröjsmålsränta minskar vid länsrätterna. *Kommerskollegium* tillstyrker förslaget då påföljderna vid försenad betalning därigenom blir mer rimliga än som kan bli fallet enligt de hittillsvarande reglerna. *Sveriges Industriförbund* välkomnar förslaget, även om förbundet anser att räntesatsen, basränta plus 15 procentenheter, är onödigt hög. Förbundet menar att förändringen är angelägen och därför bör genomföras skyndsamt. *Svenska Handelskammarförbundet* välkomnar förslaget, då förbundet anser att dröjsmålsavgiften som den beräknas i nuvarande tullag måste beskrivas som oskäligt hög och betungande för företagen. Även *Kammarrätten i Stockholm*, *Inspektionen för strategiska produkter*, *Svensk Handel*, *Sveriges Redareförening*, *Sveriges Transportindustriförbund* och *TULL-KUST* tillstyrker förslaget. *Statskontoret* har inget att erinra mot förslaget i sig, men efterlyser ett förslag till finansiering. *Riksrevisionsverket* motsätter sig i och för sig inte förslaget, men påpekar att det inte framgår av betänkandet hur en förändring eventuellt skulle påverka incitamenten att betala i tid och anför bl.a. följande. Dessa [incitament] kan i förlängningen också påverka både förutsättningarna för Tullverkets administration och tidpunkten för uppbördens leverans till statskassan och EU. Därför efterlyses ett resonemang om hur konstruktionen av systemet och hur dröjsmålsräntans föreslagna nivå inverkar på betalningsincitamenten och de kostnader dessa medför. Övriga remissinstanser har inget att invända mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: De nu gällande bestämmelserna om dröjsmålsavgift kan som Generaltullstyrelsen framfört leda till oskäligt höga avgifter, särskilt vid korta dröjsmål. Som exempel kan nämnas att två dagars försening av betalningen av ett tullbelopp på 50 000 kr kan leda till 1 000 kr i dröjsmålsavgift. Dessa höga avgifter vid korta dröjsmål upplevs som mycket betungande av de berörda företagen, särskilt småföretagen. En ränta som beräknas enligt 19 kap. 8 § skattebetalningslagen framstår som betydligt mer rimlig; enligt det lagrummet beräknas räntan efter en räntesats som motsvarar basräntan plus 15 procentenheter. Basräntan motsvarar, enligt 19 kap. 3 § skattebetalningslagen, den räntesats som gäller för sexmånaders statsskuldväxlar. I dag är basräntan tre

procent. I det nyss nämnda exemplet skulle med en sådan beräkning – och ett gränslöpp på 100 kr – dröjsmålsräntan i stället uppgå till 100 kr. Till detta kommer, som utredningen anför, fördelen med att dröjsmålsräntan vid för sen betalning av tull och annan skatt och avgift vid import skulle komma att beräknas enligt samma bestämmelser som kostnadsräntan vid för sen betalning av exempelvis mervärdesskatt vid omsättning inom landet. En ytterligare fördel är att det är både enklare och tydligare att ha en enhetligt beräknad, löpande ränta än den nuvarande dröjsmålsavgiften. Vidare innebär, som påpekas i förarbetena till skattebetalningslagen (prop. 1996/97:100, del 1, s. 346), den omständigheten att kostnaden inte ökar trappstegsvis utan är direkt knuten till antalet dagar som betalningen är försenad ett incitament för den betalningsskyldige att göra sina inbetalningar så snart som möjligt; påtryckningen på den betalningsskyldige att betala är densamma över tiden. Det bör påpekas att dröjsmålsräntan även om beräkningsgrunden ändras på föreslaget sätt kommer att vara en kännbar sanktion.

Eftersom den grundläggande bestämmelsen om dröjsmålsränta finns i artikel 232 i tullkodexen, bör bestämmelsen i tullagen såvitt avser tull endast reglera det sätt på vilket dröjsmålsräntan skall beräknas. När det gäller de andra skatterna och avgifterna bör i paragrafen anges att bestämmelserna i artikel 232 skall tillämpas även beträffande dem.

14.3 Eftergift av dröjsmålsränta

Regeringens förslag: Någon särskild eftergiftsbestämmelse införs inte i tullagen. I stället utformas bestämmelsen om dröjsmålsränta i 30 § tullagen så, att det framgår att eftergiftsbestämmelsen i artikel 232.2 i tullkodexen också gäller beträffande annan skatt än tull och avgifter.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Sveriges advokatsamfund* anser att det vore önskvärt att lagen på ett bättre sätt tydliggör den enskildes rätt. Förbundet anför i huvudsak följande. Det är lovvärt att det på ett tydligt sätt anges i lagen att den svenska tullagstiftningen i första hand består av bestämmelserna i tullkodexen och tillämpningskodexen. Genom den parallella tillämpningen av EG-normerna och den interna svenska lagstiftningen i form av lagar, förordningar och tullförfattningar uppstår emellertid ett synnerligen komplicerat regelverk. Det borde därför tydligt markeras att det i EG-regelverket också finns ett antal regler som syftar till att ta till vara den enskildes rätt. I övrigt har ingen remissinstans något att invända mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 232.2 i tullkodexen innehåller en eftergiftsbestämmelse som är direkt tillämplig såvitt avser tull. Något utrymme för ytterligare, nationella eftergiftsbestämmelser finns inte vad gäller tull. Det framstår som mest praktiskt att eftergiftsbestämmelsen i tullkodexen också görs tillämplig beträffande de andra skatterna och avgifterna som tas ut för varor vid import. Genom den av utredningen före-

slagna lydelsen av 30 § tullagen blir visserligen hela artikel 232, och således också eftergiftsbestämmelsen i andra punkten, tillämplig på annan skatt och avgift. Som advokatsamfundet påpekat kan det dock finnas ett värde i att det tydligt framgår av 30 § tullagen att det även finns bestämmelser om eftergift i den bakomliggande EG-rättsliga bestämmelsen. Paragrafen bör därför innehålla en hänvisning till *bestämmelserna om dröjsmålsränta och befrielse från dröjsmålsränta* i artikel 232. – Det kan tilläggas att de krav som denna eftergiftsbestämmelse uppställer för att eftergift skall medges torde ligga på samma nivå som de ”synnerliga skäl” som krävs för att befrielse från kostnadsränta skall medges enligt 19 kap. 11 § skattebetalningslagen.

15 Övriga frågor

15.1 Överföring av en pensionsförsäkrings värde till en annan pensionsförsäkring

Regeringens förslag: Möjligheten att utan skattekonsekvenser överföra en pensionsförsäkrings värde till en annan pensionsförsäkring skall uttryckligen endast gälla om överföringen görs till en pensionsförsäkring som har meddelats i en svensk försäkringsrörelse eller en utländsk försäkringsrörelse som bedrivs från fast driftställe i Sverige.

Skälen för regeringens förslag: Livförsäkringar delas upp i två grupper vid inkomstbeskattningen. För kapitalförsäkringar medges inte avdrag för de inbetalda premierna och utfallande belopp beskattas inte. För pensionsförsäkringar däremot är premierna avdragsgilla och utfallande belopp beskattas. De regler som karaktäriserar och avgränsar de olika försäkringsslagen finns i punkt 1 av anvisningarna till 31 § kommunal-skattelagen (1928:370), KL. Livförsäkringar som inte uppfyller villkoren för det långsiktiga pensionssparandet hänförs till gruppen kapitalförsäkringar.

Ett grundläggande villkor för att en försäkring skall vara pensionsförsäkring är att den meddelats i en svensk försäkringsrörelse eller en utländsk försäkringsrörelse med fast driftställe i Sverige. Därmed avses både en verksamhet som drivs av en inhemsk försäkringsgivare och i en utländsk försäkringsgivares filial i Sverige. Det innebär att försäkringar som meddelats i en försäkringsrörelse som inte bedrivs från fast driftställe i Sverige som huvudregel är kapitalförsäkringar. Under vissa förutsättningar kan dock utländska försäkringar anses som pensionsförsäkringar. De krav som uppställs framgår av sjuttonde stycket av anvisningspunkten. I syfte att underlätta arbetskraftens rörlighet över gränserna har i detta stycke, vid sidan av den befintliga dispensmöjligheten, införts bestämmelser (prop. 1995/96:231, bet. 1996/97:SkU4, SFS 1996:1240) som innebär att vissa utländska försäkringar med pensionsändamål skall anses som pensionsförsäkringar om de har tecknats under bosättning eller förvärvsarbete utomlands.

Ett annat krav på pensionsförsäkringar är att de inte får återköpas annat än i vissa undantagsfall. Denna återköpsbegränsning avser att säkerställa pensionsförsäkringens karaktär av långsiktigt pensionssparande.

För att tillgodose konkurrensen och valfriheten på livförsäkringsområdet har riksdagen dock beslutat att det i inkomstskattereglerna skall godtas att värdet av en pensionsförsäkring får föras över direkt till en annan pensionsförsäkring med samma person som försäkrad utan hinder av inskränkningarna för återköp av pensionsförsäkringar (prop. 1998/99:87, bet.1998/99:FiU28, SFS 1999:604). Ändringen innebär att överföringen inte skall utgöra en skattepliktig intäkt och inte heller medföra avdragsrätt för pensionsspararen. De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 2000 och tillämpas första gången vid 2001 års taxering.

Fråga har uppkommit om en överföring som här avses också skulle kunna ske till en sådan utländsk försäkring som enligt sjuttonde stycket av punkt 1 av anvisningarna till 31 § KL anses som en pensionsförsäkring.

I sistnämnda proposition uppställs en rad krav på försäkringen för att överföring skall få ske. En förutsättning är att det nya avtalet kan ses som en direkt fortsättning av det gamla livförsäkringsavtalet. Den nya försäkringen skall vara av motsvarande slag som den tidigare försäkringen och försäkringens behållning skall överföras direkt från den gamla försäkringsgivaren till den nya. Det anges att det åligger den försäkringsgivare med vilken avtal ursprungligen har träffats att kontrollera att det föreligger ett avtal som uppfyller de krav som gäller för att försäkringen skall anses som en pensionsförsäkring innan försäkringens värde överförs.

För att utländska försäkringar skall anses som pensionsförsäkringar förutsätts i sjuttonde stycket av punkt 1 av anvisningarna till 31 § KL att en rad omständigheter som är knutna till den försäkrade individen föreligger. Utgångspunkten har varit att denna bedömning skall göras av skattemyndigheten. Som framgår av det tidigare sagda överlämnas genom det av riksdagen nyligen antagna förslaget i prop. 1998/99:87 bedömningen av om det nya försäkringsavtalet uppfyller kraven för att anses som pensionsförsäkring till den ursprungliga försäkringsgivaren. Någon möjlighet till rättelse om denna försäkringsgivare gör en felaktig bedömning finns inte. En felaktig bedömning kan få mycket långtgående negativa konsekvenser för försäkringstagaren. En sådan ordning förutsätter därför att det nya avtalet i sig uppfyller kraven för att vara en pensionsförsäkring. Av nämnda proposition framgår vidare att syftet med att tillåta en överföring mellan försäkringar har varit att uppnå samma möjlighet till överföring som redan gäller för det individuella pensionssparandet i banker och andra värdepappersinstitut. Sådana pensionssparavtal kan flyttas mellan pensionssparinstitut utan att erhållna skatteförmåner förloras. I sådana fall förutsätts dock att kontot förs av ett svenskt pensionssparinstitut eller av ett utländskt instituts filial i Sverige. Mot denna bakgrund anser regeringen att den nya bestämmelsen bör förtydligas så att det klart framgår att en överföring endast kan ske till en försäkring som har meddelats i en svensk försäkringsrörelse eller en utländsk försäkringsrörelse som bedrivs från fast driftställe i Sverige.

Förslaget föranleder ändringar i punkt 1 av anvisningarna till 31 § KL och i 58 kap. 18 § i den av regeringen i prop. 1999/2000:2 föreslagna inkomstskattelagen.

15.2 Undantag från uttagsbeskattning vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag

Regeringens förslag: Ombildning enligt 8 kap. sparbankslagen (1987:619) av en sparbank till ett bankaktiebolag skall inte föranleda uttagsbeskattning. Reglerna i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris skall vara tillämpliga på ett sådant förfarande.

Skälen för regeringens förslag: Den nu gällande sparbankslagen (1987:619) infördes 1987. När lagen infördes fanns inga möjligheter för en sparbank att byta associationsform. Det hade bl.a. sin grund i att sparbankerna inte har någon ägare och att det därför var svårt att hitta en lämplig ordning för ombildning. Problemet löstes år 1991 och nya regler för ombildning infördes (prop. 1990/91:136, bet. 1990/91:NU34, SFS 1991:371). Enligt 8 kap. 1 § sparbankslagen skall en ombildning från sparbank till bankaktiebolag ske enligt följande. Sedan sparbanksstämman fattat beslut om att sparbanken skall ombildas till aktiebolag skall sparbankernas tillgångar och skulder föras över till ett särskilt bildat eller redan etablerat bankaktiebolag. Sparbanken får som ersättning aktier i bankaktiebolaget. Sparbanken skall sedan, utan ersättning, föra över aktierna till en av sparbanken instiftad eller befintlig stiftelse vars huvudsakliga ändamål skall vara att främja sparsamhet i Sverige. Sparbanken är upplöst när åtgärderna registrerats. Stiftelsen kan i sin tur överlåta aktierna i bankaktiebolaget till ett holdingbolag mot betalning i nyemitterade aktier.

I prop. 1990/91:136 s. 24 f. diskuteras bl.a. skattekonsekvenserna av en sådan ombildning. Föredragande statsrådet konstaterade att enligt då gällande regler för uttagsbeskattning i punkt 1 av anvisningarna till 22 § kommunalskattelagen (1928:370, KL) skall uttagsbeskattning ske om tillgångar som ingår i en näringsverksamhet överlåts till ett pris som understiger marknadsvärdet. Om särskilda skäl förelåg kunde dock uttagsbeskattning underlåtas. Särskilda skäl kunde enligt praxis finnas vid vissa företagsombildningar. Föredragande statsrådet ansåg därför att särskilda skäl mot uttagsbeskattning förelåg i den nu aktuella ombildningssituationen. Han konstaterade vidare, såvitt fortfarande är av intresse, att skattskyldighet för gåvoskatt inte torde föranledas av ifrågavarande transaktioner men att stämpelskatt kommer i fråga för fastigheter som förs över från sparbanken till sparbanksaktiebolaget enligt lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.

1992 års företagsskatteutredning har sett över skattereglerna vid omstruktureringar. I sitt slutbetänkande Omstruktureringar och beskattning (SOU 1998:1) föreslog utredningen att den praxis som utbildats om när uttagsbeskattning inte skulle ske skulle ersättas av en konkret lagreglering i en ny lag om underprisöverlåtelser. Omarbetade uttagsbeskatt-

ningsregler skulle tas in i punkterna 1 a och 1 b av anvisningarna till 22 § KL. Utredningens förslag har lagts till grund för lagstiftning (prop. 1998/99:15, bet. 1998/99SkU5, SFS 1600–1606). Bestämmelserna gäller för överlåtelser som skett efter ikraftträdandet den 1 januari 1999.

I lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris, UPL, finns regler om undantag från uttagsbeskattning. Om UPL är tillämplig utlöser en överlåtelse av en tillgång mot en ersättning som motsvarar högst det skattemässiga värdet inte några beskattningskonsekvenser. Överlåtaren anses i sådana fall ha avyttrat tillgången till det skattemässiga värdet vilket också motsvarar förvärvarens anskaffningsvärde.

För att UPL skall vara tillämplig krävs att ett antal villkor är uppfyllda, t.ex. när det gäller underskott hos förvärvaren, kvalificerade andelar osv. Om ett villkor inte är uppfyllt skall i stället för UPL reglerna om uttagsbeskattning i punkterna 1 a och 1 b av anvisningarna till 22 § KL tillämpas.

Av 18 § andra stycket framgår att ett villkor för att UPL skall vara tillämplig är att förvärvaren inte är en svensk stiftelse. Ombildningar som sker enligt 8 kap. sparbankslagen omfattas sålunda inte av reglerna i UPL såvitt avser överlåtelser av aktierna i bankaktiebolaget till en stiftelse.

Uttagsbeskattning kommer sannolikt att avsevärt försvåra eller omöjliggöra en ombildning av en sparbanksbank. Detta har aldrig varit lagstiftarens avsikt när UPL infördes. Bestämmelserna i 18 § UPL bör därför kompletteras så att ombildningar enligt 8 kap. sparbankslagen omfattas av lagen. Den nu föreslagna justeringen som uteslutande kan vara till fördel för de skattskyldiga bör gälla med retroaktiv verkan från ingången av år 1999.

UPL föreslås upphävas den 1 januari 2000 och ersättas av 23 kap. i den föreslagna inkomstskattelagen (1999:000, IL) i propositionen om ny inkomstskattelag (prop. 1999/2000:2). IL föreslås träda i kraft den 1 januari 2000 och tillämpas första gången vid 2002 års taxering. Motsvarande justering bör därför också göras i 23 kap. 14 § andra stycket IL.

16 Finansiella effekter

Förslaget i avsnitt 4 om att ge regeringen befogenhet att meddela föreskrifter om förenklade förfaranden för den som regelbundet och ofta transporterar beskattade varor via något annat EU-land kommer förmodligen på sikt att leda till minskade administrationskostnader för de aktörer som väljer att använda sig av förfarandet. Även beskattningsmyndighetens administrationskostnader kan komma att minska något till följd av förslaget. Däremot påverkar inte förslaget intäkterna från alkohol- eller tobaksskatten.

Den lagtekniska justering i privatinförsellagen som föreslås i avsnitt 5 förväntas inte leda till minskade skatteintäkter.

I avsnitt 6 föreslås dels att ett förtydligande görs beträffande de begränsningar som gäller för den skattefria försäljningen ombord på färjor i trafik mellan Sverige och Norge, dels att regeringen skall få medge undantag från nämnda begränsningar. Regeringen kommer alltså i fråga om viss fartygslinje att kunna besluta att skattefri försäljning får ske ombord.

Ett sådant beslut skulle i och för sig kunna leda till minskade intäkter från alkohol- och tobaksskatten. Det är dock inte möjligt att nu bedöma hur ett sådant beslut skulle påverka skatteintäkternas storlek. Det är emellertid sannolikt att intäkterna endast kommer att påverkas högst marginellt.

De skattesatsjusteringar som föreslås i avsnitt 9 för bensin och dieselolja är utformade för att vara neutrala med avseende på budgeteffekter.

Förslaget i avsnitt 11 om enhetliga energiskatter för gasol, metan och naturgas bedöms inte ha några nämnvärda statsfinansiella effekter.

Den förlängning av den s.k. 1,2-procentsregeln på ett år som föreslås i avsnitt 12 innebär att den relativt obetydliga ökning av skatteintäkterna, som regelns upphörande skulle ha medfört, uteblir under år 2000.

Förslaget i kapitel 13 om avdragsrätt för cesiumaskor kommer att innebära försumbara skatteintäktsbortfall.

Dröjsmålsavgifterna vid för sen betalning av tull och annan skatt eller avgift som tas ut för varor vid import uppgick under år 1997 till ca 30,2 miljoner kronor och under år 1998 till ca 40,9 miljoner kronor.

Förslaget att dröjsmålsräntan skall beräknas på samma sätt som kostnadsräntan vid för sen betalning enligt 19 kap. 8 § skattebetalningslagen i stället för enligt lagen om dröjsmålsavgift innebär att dröjsmålsränta kommer att tas ut med lägre belopp än i dag, särskilt vad gäller kortare dröjsmål. Förslaget innebär således en inkomstminskning. Tullagsutredningen har, för att ge ett begrepp om relationen mellan dröjsmålsavgiften och den föreslagna dröjsmålsräntan, gjort en beräkning på grundval av de fall där dröjsmålsavgift utgick under det första halvåret 1997. Enligt utredningens beräkningar skulle inkomsten av dröjsmålsränta bli ca 20 miljoner kronor lägre per år om räntan beräknats enligt skattebetalningslagens regler. Detta avspeglar dock, som nyss sagts, förhållandena under 1997. Det är svårt att förutsäga effekterna av förslaget, särskilt i ljuset av de pågående arbetena inom Tullverket med förenkling av procedurer och förbättrad information som i det långa loppet torde kunna förväntas medföra bl.a. färre betalningsdröjsmål.

De ekonomiska konsekvenser som förslaget i avsnitt 14.2 om ombildning av sparbanker innebär har tagits i beaktande när regeländringarna för omstruktureringar infördes år 1998 (prop. 1998/99:15 s. 268 f.).

Några finansiella effekter av övriga förslag kan inte förutses.

Sammanfattningsvis anser regeringen att förslagen inte medför några statsfinansiella konsekvenser.

17 Författningskommentar

17.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter

1 kap.

2 §

Ändringen är föranledd av att det i prop. 1998/99:127 föreslås att lagen om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från

land som är medlem i Europeiska unionen skall byta namn till lag om beskattning av viss privatinförsel.

Prop. 1999/2000:9

17.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt

26 §

Bestämmelsen i *första stycket 2* har flyttats över till förevarande paragraf från 26 a §. Övriga bestämmelser i 26 a § flyttas över till förordningen (1994:1613) om tobaksskatt. I ett nytt *andra stycke* föreskrivs i fråga om nationella transporter via andra EU-länder att förfarandet med förenklat ledsagardokument får ersättas med andra förenklade förfaranden. Skälen härför redovisas i avsnitt 4. Övriga ändringar i förevarande paragraf är av redaktionell karaktär.

17.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt

25 §

Bestämmelsen i *första stycket 2* har flyttats över till förevarande paragraf från 25 a §. Övriga bestämmelser i 25 a § flyttas över till förordningen (1994:1614) om alkoholskatt. I ett nytt *andra stycke* föreskrivs i fråga om nationella transporter via andra EU-länder att förfarandet med förenklat ledsagardokument får ersättas med andra förenklade förfaranden. Skälen härför redovisas i avsnitt 4. Övriga ändringar i förevarande paragraf är av redaktionell karaktär.

17.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen

2 §

Ändringen i *första stycket* innebär att den skillnad som görs i lagen mellan personer som är bosatta i Sverige och personer som inte är det tas bort. Eftersom taxfreeförsäljningen inom EU har upphört finns det inte längre skäl att ha olika regler för dessa två personkategorier (se vidare avsnitt 5). Den som reser till Sverige från ett annat EU-land kan numera endast köpa beskattade varor. I sådana fall skall skatt tas ut i fall införseln överstiger i paragrafen angivna kvantiteter. Detta gäller oavsett var personen i fråga har sitt hemvist.

Bestämmelsen i nuvarande *andra stycket* utgör ett undantag från den s.k. 20-timmarsregeln i första stycket. Undantaget gäller endast för tobaksvaror och kan endast tillämpas i fråga om varor som köpts utan skatt. Den s.k. 20-timmarsregeln gäller endast för personer bosatta i Sverige. Eftersom olika regler inte längre skall gälla för personer som är bosatta i Sverige och personer som inte är det tas andra stycket bort.

Enligt nuvarande *fjärde stycket* jämställs ombordanställda utan hemvist i Sverige med personer som är bosatta här. Eftersom olika regler inte längre skall gälla för personer som är bosatta i Sverige och personer som inte är det kommer bestämmelsen att förlora sin betydelse. Fjärde stycket föreslås därför utgå.

17.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen

3 och 7 §§

Ändringarna är föranledda av att det i prop. 1998/99:127 föreslås att lagen om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen skall byta namn till lag om beskattning av viss privatinförsel.

17.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter

3 kap.

5 §

Ändringen är föranledd av att det i prop. 1998/99:127 föreslås att lagen om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen skall byta namn till lag om beskattning av viss privatinförsel.

17.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg

6 §

Ändringen i *första stycket* görs för att förtydliga att begränsningarna i stycket endast gäller proviantering för försäljning ombord.

Genom det nya *andra stycket* ges regeringen befogenhet att medge undantag från begränsningarna i första och andra styckena i fråga om viss fartygslinje. Skälen härför redovisas i avsnitt 6.

17.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:673) om skatt på avfall

10 §

I *första stycket* införs en ny punkt 24. Enligt denna får, i en deklaration som avser avfallsskatt, avdrag göras för biobränsleaska, vars halt av cesium-137 uppgår till minst fem kilobecquerel per kilogram och som förts

in till en avfallsanläggning som uppfyller de krav som Statens strålskyddsinstitut fastlagt för deponering av sådan aska.

I det nya *tredje stycket* anges att, vid fastställandet av en biobränsle-askas nivå av radioaktivitet, askans torrsvikt skall användas. Detta beror på att gränsvärdet fem kilobecquerel per kilogram, som tagits fram av Statens strålskyddsinstitut, utgår från torrvikten. För att avdrag enligt första stycket 24 skall medges skall således halten av cesium-137 i askan vara minst fem kilobecquerel per kilogram torrsbstans. Sedan det fastställts att en askas nivå av radioaktivitet uppnår gränsvärdet, omfattar dock avdragsrätten även askans vatteninnehåll.

17.9 Förslaget till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)

5 §

Ändringen är föranledd av att vägtrafikkungörelsen (1972:603) upphört att gälla och ersatts av trafikförordningen (1998:1276).

79 §

Ändringen innebär att det vid utdömande av ansvar för brukande av obeskattat fordon skall krävas att det föreligger uppsåt eller oaktsamhet.

81 §

I paragrafen görs dels en ändring som innebär att det blir tillåtet att ett fordon provkörs vid tillsyn enligt produktsäkerhetslagen, dels en ändring som är föranledd av att fjärde stycket i 79 § föreslås utgå.

17.10 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

14 kap.

22 §

Paragrafens *första stycke* reglerar, i likhet med dess nuvarande lydelse, skyldigheten att indela bensin avsedd för motordrift eller uppvärmning i miljöklasser. På samma sätt som tidigare hänvisas till en bilaga för kvalitetskraven för de olika miljöklasserna. Den andra meningen i paragrafens första stycke är ny och innebär att bensin av det slag som omfattas av direktivet men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2 inte får saluföras. Detta medför att blyhaltig bensin i enlighet med direktivets krav inte får saluföras, vilket för Sveriges del inte innebär någon ändring jämfört med vad som är förhållandet i dag.

Paragrafens *andra stycke* är nytt och innebär en skyldighet att indela dieselbrännolja och fotogen som är avsedd för motordrift i miljöklasser. Undantag har skett för flygfotogen därför att det inte finns förutsättningar att föra in sådan fotogen i miljöklasssystemet. På motsvarande sätt som för bensin hänvisas till en bilaga för kvalitetskraven för de olika miljöklasserna. I det andra styckets andra mening anges att dieselbrännolja av det slag som omfattas av direktivet men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3 inte får saluföras. För avgränsningen av de dieselbrännolja som omfattas av saluförbudet har direktivets definition

valts, eftersom direktivet inte definierar berörda motorfordon på samma sätt som begreppet motorfordon i den svenska fordonskungörelsen och en uppräknig direkt i lagtexten av alla berörda fordonsslag har bedömts som alltför utrymmeskrävande.

29 kap.

8 §

Paragrafen innehåller straffbestämmelser för överträdelse av en rad bestämmelser i miljöbalken. Straffet är i samtliga fall böter eller fängelse i högst två år. Den nya punkt 21 a i *första stycket* innebär att denna straffsanktion blir tillämplig vid överträdelse av förbudet att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 14 kap. 22 §. Paragrafen är utformad på inrådan av *lagrådet*.

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

2 kap.

1 §

I *första stycket* införs i punkten 1 a den nya miljöklass 1-bensinen samtidigt som miljöklass 2-bensinen flyttas till punkten 1 b och miljöklass 3 slopas. I punkten 2 återfinns bensin som inte uppfyller miljöklasskraven. I punkterna 4-6 införs de nya enhetliga energiskattesatserna för gasol, metan respektive naturgas.

I *tredje stycket* ändras startåret för indexomräkningen av skattesatserna.

5 §

I paragrafens *första stycke* hänvisas till den nya bilaga 1 till miljöbalken som innehåller miljöklasskraven för bensin. Det är självfallet så att miljöklass 1-bränsle som också uppfyller kraven i miljöklass 2 skall beskattas enligt den lägsta skattesatsen. I lagens äldre lydelse återfanns bestämmelserna om bensin i 6 § som nu upphävs.

I paragrafen *andra stycke* hänvisas till den nya bilaga 2 till miljöbalken som innehåller miljöklasskraven för dieselolja. Krav har nu också införts i miljöklass 3 som tidigare saknade sådana krav. Eftersom miljöklass 3-kraven inte är obligatoriska för dieseloljor generellt utan endast för användning i vissa fordonsslag fordras det att också bränslen som inte uppfyller miljöklasskraven blir beskattade i miljöklass 3. Av styckets andra mening följer att miljöklasskraven även skall tillämpas vid bestämmandet av energiskattesats för andra bränslen än dieselolja som i skattehänseende behandlas som högbeskattad olja. Avsikten är att härigenom uppnå en heltäckande överensstämmelse mellan miljöklasskraven och det skattepliktiga området enligt lagen om skatt på energi. I likhet med bensin skall dieselolja som uppfyller kraven i flera miljöklasser beskattas enligt den lägsta skattesatsen.

4 kap.

1 §

I paragrafens *andra stycke* kompletteras uppräknningen av de som blir skattskyldiga därför att de har använt obeskattat eller lågbeskattat bränsle. Skälet till att motordrivna fordon också skall ingå i uppräknningen framgår av motiveringarna i kapitel 10. Bestämmelsen har endast gjorts tillämplig på tjock olja. Om bestämmelsen också omfattade märkt olja skulle alla fordonsägare som ertappas med att olovligt köra på sådan olja bli skattskyldiga. För dessa bör det liksom för närvarande vara tillräckligt med det befintliga sanktionssystemet.

6 kap.

8 §

I syfte att upprätthålla en enhetlig lagstiftning för de harmoniserade punktskatterna görs motsvarande redaktionella ändringar i förevarande paragraf som i 26 § lagen om tobaksskatt respektive 25 § lagen om alkoholskatt.

Bestämmelsen i *första stycket* 2 har med vissa redaktionella ändringar flyttats över från 6 kap. 8 a §. Övriga bestämmelser i nämnda paragraf flyttas över till förordningen (1994:1784) om skatt på energi.

17.12 Förslaget till lag om ändring i tullagen (1994:1550)

30 §

När det gäller tull finns den grundläggande bestämmelsen om dröjsmålsränta i artikel 232 i tullkodexen. Den enda komplettering som behövs i nationell rätt är en bestämmelse om beräkningen av dröjsmålsräntan. Bestämmelsen om dröjsmålsränta är emellertid avsedd att omfatta även de andra skatter och avgifter som tas ut för varor vid import. Därför anges i första stycket att bestämmelserna om dröjsmålsränta och befrielse från dröjsmålsränta i artikel 232 i tullkodexen även tillämpas på sådan annan skatt och avgift. I andra stycket följer så bestämmelsen om beräkningen av dröjsmålsräntan; beräkningen skall ske på det sätt som anges i 19 kap. 8 § skattebetalningslagen.

Paragrafen innehåller inte någon särskild eftergiftsbestämmelse, eftersom artikel 232.2 innehåller en sådan som är direkt tillämplig beträffande tull och som även blir tillämplig beträffande de andra skatterna och avgifterna genom bestämmelsen i paragrafens första stycke.

17.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift

1 och 7 §§

Ordet ”tull” har med anledning av de föreslagna ändringarna i bestämmelserna om dröjsmålsränta i tullagen tagits bort.

17.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:604) om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Anvisningarna till 31 §

Punkt 1

Ändringen är ett förtydligande som innebär att det uttryckligen framgår att överföringen endast kan ske till en försäkring som meddelats i en svensk försäkringsrörelse eller en utländsk försäkringsrörelse som bedrivs från fast driftställe i Sverige och att den nya försäkringen skall tecknas i samband med överföringen. Ikraftträdandebestämmelserna ändras med anledning av att den nya inkomstskattelagen föreslås träda i kraft och kommunalskattelagen bli upphävd den 1 januari 2000 (prop. 1999/2000:2).

17.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelse till underpris

18 §

Lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelse till underpris skall gälla vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag, om förvärvaren är en sådan stiftelse som avses i 8 kap. sparbankslagen (1987:619). En *andra mening* med denna innebörd har därför lagts till i *andra stycket*.

17.16 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:000)

23 kap.*14 §*

Bestämmelserna i 23 kap. om underprisöverlåtelse skall gälla vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag om förvärvaren är en sådan stiftelse som avses i 8 kap. sparbankslagen (1987:619). En *andra mening* med denna innebörd har därför lagts till i *andra stycket*.

58 kap.*18 §*

Ändringen är ett förtydligande som innebär att det uttryckligen framgår att överföringen endast kan ske till en försäkring som meddelats i en svensk försäkringsrörelse eller en utländsk försäkringsrörelse som bedrivs från fast driftställe i Sverige och att den nya försäkringen skall tecknas i samband med överföringen.

Förteckning över remissinstanser beträffande promemorian om beskattningen av gasol, metan och naturgas

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 1

Efter remiss har följande lämnat yttrande över promemorians förslag: Riksskatteverket, Statens energimyndighet, Kommunikationsforskningsberedningen, Naturvårdsverket, Vägverket, Svenska Gasföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Göteborg Energi AB, Lunds Energi AB, Sydgas AB, Helsingborgs Energi AB, Vattenfall Naturgas AB, AB Volvo, SAAB och Svenska Bioenergiföreningen.

Förteckning över remissinstanser beträffande promemorian om befrielse från avfallsskatt för cesiumhaltiga askor

Efter remiss har följande lämnat yttrande över promemorians förslag: Riksskatteverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Statens energimyndighet, Statens strålskyddsinstitut, Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Gävle kommun, Sundsvalls kommun, Sandvikens kommun, Härnösands kommun, Sveriges lantbruksuniversitet, Svenska Renhållningsverksföreningen, Ragn-Sells AB, WMI Sellbergs AB, Skogsindustrierna, Svenska Fjärrvärmeföreningen, Svenska Kraftverksföreningen, Naturskyddsföreningen, Svenska Bioenergiföreningen, Sveriges Industriförbund, Sågverkens Riksförbund, Återvinningsindustrierna.

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1563) om tobaksskatt att 26 och 26 a §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

När skattepliktiga varor för vilka skatt enligt denna lag har tagits ut skall levereras till ett annat EG-land, skall den som ansvarar för transporten upprätta ett förenklat ledsagardokument. Led-sagardokumentet skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 28 §.

Föreslagen lydelse

26 §

Den som ansvarar för en transport av beskattade varor skall upprätta ett förenklat ledsagardokument

1. vid transport till en näringsidkare i ett annat EG-land,

2. vid transport till en svensk ort via ett annat EG-land.

Förenklat ledsagardokumentet som avses i första stycket skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 28 §.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande Riksskatteverket får föreskriva att förfarandet med ett förenklat ledsagardokument enligt första stycket 2 får ersättas av andra förenklade förfaranden.

26 a §

Bestämmelserna i 26 § om förenklat ledsagardokument tillämpas även vid transport av beskattade varor mellan två svenska orter, om transporten sker via ett annat EG-land.

Den som ansvarar för transport enligt första stycket skall, innan transporten påbörjas, anmäla varorna till beskattningsmyndigheten.

Den som tar emot varor som transporterats enligt första stycket skall senast 15 dagar efter ut-

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande Riksskatteverket får föreskriva om anmälnings-skyldighet för den som transporterar varor, som beskattats i ett annat EG-land, till en ort i detta EG-land via Sverige.

*gången av den kalendermånad
under vilken han tagit emot va-
rorna till beskattningsmyndigheten
lämna en bekräftelse på detta.*

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1564) om alkoholskatt att 25 och 25 a §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

När skattepliktiga varor för vilka skatt enligt denna lag har tagits ut skall levereras till ett annat EG-land, skall den som ansvarar för transporten upprätta ett förenklat ledsagardokument. Ledsagardokumentet skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 27 §.

Föreslagen lydelse

25 §

Den som ansvarar för en transport av beskattade varor skall upprätta ett förenklat ledsagardokument

1. vid transport till en näringsidkare i ett annat EG-land,
2. vid transport till en svensk ort via ett annat EG-land.

Förenklat ledsagardokumentet som avses i första stycket skall åtfölja varorna under transporten i enlighet med vad regeringen föreskriver. Sådant ledsagardokument krävs dock inte vid försäljning som avses i 27 §.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande Riksskatteverket får föreskriva att förfarandet med ett förenklat ledsagardokument enligt första stycket 2 får ersättas av andra förenklade förfaranden.

25 a §

Bestämmelserna i 25 § om förenklat ledsagardokument tillämpas även vid transport av beskattade varor mellan två svenska orter, om transporten sker via ett annat EG-land.

Den som ansvarar för transport enligt första stycket skall, innan transporten påbörjas, anmäla varorna till beskattningsmyndigheten.

Den som tar emot varor som transporterats enligt första stycket skall senast 15 dagar efter utgången av den kalendermånad under vilken han tagit emot varorna till beskattningsmyndigheten lämna en bekräftelse på detta.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande Riksskatteverket får föreskriva om anmälningskyldighet för den som transporterar varor, som beskattats i ett annat EG-land, till en ort i detta EG-land via Sverige.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

För resande som är bosatt i annat land än Sverige, eller

är bosatt i Sverige och där inresan sker med luftfartyg i yrkesmässig trafik eller utlandsvistelsen har varat längre än 20 timmar eller där varorna beskattats i annat land som är medlem i Europeiska unionen,

skall skatt enligt 1 § inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter

1. 1 liter spritdryck eller 3 liter starkvin,
2. 5 liter vin,
3. 15 liter starköl,
4. 300 cigaretter eller 150 cigariller eller 75 cigarrer eller 400 gram röktobak.

För tobaksvara skall skatt, oavsett vad som anges i första stycket, inte tas ut till den del införseln uppgår till högst 40 cigaretter eller 20 cigarrer eller cigariller eller 100 gram röktobak.

Bestämmelser om hinder för den som inte fyllt 20 år att föra in spritdrycker, vin och starköl i landet finns i 4 kap. 2 § alkohollagen (1994:1738). En bestämmelse om förbud för den som inte fyllt 18 år att föra in tobaksvaror i landet finns i 13 § tobakslagen (1993:581).

Vad som enligt denna paragraf gäller för resande som är bosatt i Sverige skall även gälla den som utför arbete på det fartyg eller luftfartyg som inresan sker med, även om denne är bosatt i annat

2 §¹

Skatt enligt 1 § skall inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter

1. 1 liter spritdryck eller 3 liter starkvin,
2. 5 liter vin,
3. 15 liter starköl,
4. 300 cigaretter eller 150 cigariller eller 75 cigarrer eller 400 gram röktobak.

¹ Paragrafen föreslås också ändrad i prop. 1998/99:127.

land.

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg att 6 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Proviaivering med obeskattade gemenskapsvaror och med icke-gemenskapsvaror får inte avse spritdrycker, vin eller starköl på fartygslinje mellan svensk hamn från norska gränsen i norr till och med Lysekil i söder och norsk hamn från och med Risör i väster till svenska gränsen i öster.

På en sådan fartygslinje får obeskattad försäljning inte överstiga 20 cigaretter eller 10 cigariller eller cigarrer eller 50 gram andra tobaksvaror per passagerare.

Föreslagen lydelse

6 §

Proviaivering med obeskattade gemenskapsvaror och med icke-gemenskapsvaror *för försäljning ombord* får inte avse spritdrycker, vin eller starköl på fartygslinje mellan svensk hamn från norska gränsen i norr till och med Lysekil i söder och norsk hamn från och med Risör i väster till svenska gränsen i öster.

Regeringen får medge undantag från bestämmelserna i första och andra styckena i fråga om viss fartygslinje.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000. De nya bestämmelserna skall dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 1999.

5 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen
(1988:327)

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 79 § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

79 §

Brukas ett fordon i strid mot 64 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 §, döms *ägaren* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms ägaren till ett avställt fordon som brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 64 § om fordonet hade varit skattepliktigt.

Brukas ett fordon på annat sätt i strid mot 64 §, döms *ägaren* till penningböter.

Om ägaren visar att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades, är han fri från ansvar.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar fordonet eller låter det brukas i strid mot 64 § sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Första stycket gäller även när ett avställt fordon brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 78 § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 64 § om fordonet hade varit skattepliktigt.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar fordonet eller låter det brukas på annat sätt i strid mot 64 §, döms till penningböter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

6 Förslag till lag om ändring i miljöbalken (1998:808)

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken (1998:808)

dels att bilagan till balken skall upphöra att gälla,

dels att 14 kap. 22 § skall ha följande lydelse,

dels att det i balken skall införas två nya bilagor, bilaga 1 och 2, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

22 §

Bensin som är avsedd för motor-drift eller uppvärmning *och som innehåller högst 0,013 gram bly per liter vid 15°C* skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga till denna balk.

Bensin som är avsedd för motor-drift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 1* till denna balk. *Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.*

Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 2 till denna balk. Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG och 88/77/EEG, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Bilaga 1 till miljöbalken

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Miljöklasser för bensin

Bilaga 1

Krav	Miljöklass 1 Motorbensin	Miljöklass 1 Alkylatbensin	Miljöklass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680–720	–

Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon

^aAvser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^bAvser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^cOm temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio grader C gäller i stället att T50-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^dMed undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^eAndra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

Bilaga 2 till miljöbalken

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Miljöklasser för dieselolja

Bilaga 2

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

^a Gäller dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

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

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 2 kap. 1, 5 och 6 §§ och 4 kap. 1 § skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas två bilagor, bilaga 1 och 2, av följande lydelse.

2 kap.

1 §⁶

Nuvarande lydelse

Energiskatt och koldioxidskatt skall, 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 00 26, 2710 00 27, 2710 00 29 eller 2710 00 32	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 2	3 kr 61 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 47 öre per liter
	b) miljöklass 3	3 kr 68 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 54 öre per liter
2. 2710 00 26, 2710 00 34 eller 2710 00 36	Annan bensin än som avses under 1	4 kr 27 öre per liter	86 öre per liter	5 kr 13 öre per liter
3. 2710 00 51, 2710 00 55, 2710 00 69 eller 2710 00 74 – 2710 00 78	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märkännen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	743 kr per m ³	1 058 kr per m ³	1 801 kr per m ³
	b) inte har försetts med märkännen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			
	miljöklass 1	1 614 kr per m ³	1 058 kr per m ³	2 672 kr per m ³
	miljöklass 2	1 840 kr per m ³	1 058 kr per m ³	2 898 kr per m ³
	miljöklass 3	2 138 kr per m ³	1 058 kr per m ³	3 196 kr per m ³
4. ur 2711 12 11– 2711 19 00	Gasol som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luft- fartyg	1 kr 01 öre per liter	56 öre per liter	1 kr 57 öre per liter
	b) annat ändamål än som avses under a	145 kr per 1 000 m ³	1 112 kr per 1 000 m ³	1 257 kr per 1 000 m ³

⁶ Denna paragraf föreslås också ändrad i proposition 1999/2000:1.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	fartyg			
	b) annat ändamål än som avses under a	145 kr per 1 000 m ³	1 112 kr per 1 000 m ³	1 257 kr per 1 000 m ³
5. ur 2711 29 00	Metan som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	1 678 kr per 1 000 m ³	792 kr per 1 000 m ³	2 470 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	241 kr per 1 000 m ³	792 kr per 1 000 m ³	1 033 kr per 1 000 m ³
6. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	1 678 kr per 1 000 m ³	792 kr per 1 000 m ³	2 470 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	241 kr per 1 000 m ³	792 kr per 1 000 m ³	1 033 kr per 1 000 m ³
7. 2701, 2702 eller 2704	Kolbränslen	316 kr per 1 000 kg	920 kr per 1 000 kg	1 236 kr per 1 000 kg
8. 2713 11 00– 2713 12 00	Petroleumkoks	316 kr per 1 000 kg	920 kr per 1 000 kg	1 236 kr per 1 000 kg

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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

För kalenderåret 1999 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

För kalenderåret 2001 och efterföljande kalenderår skall de i första stycket angivna skattebeloppen räknas om enligt 10 §.

5 §

Till miljöklass 1 hör oljor som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b och som har ett kokintervall (destillationsintervall) av olika bredd mellan 180 och 285°C vid 95 procent destillat, en densitet mellan 800 och 820 kilogram per kubikmeter vid 15°C och innehåller högst 0,001 viktprocent svavel och högst 5 volymprocent aromatiska kolväten. Sådana oljor får inte innehålla klart mätbara polycykliska aromatiska kolväten och måttet på den naturliga tändvilligheten (cetanindex) får inte understiga 50.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 2. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.

Till miljöklass 2 hör andra oljor än sådana som avses i första stycket och som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b, om de har

ett destillationsintervall av olika bredd mellan 180 och 295°C vid 95 procent destillat, en densitet mellan 800 och 820 kilogram per kubikmeter vid 15°C och innehåller högst 0,005 viktprocent svavel och högst 20 volymprocent aromatiska kolväten. Halten polycykliska aromatiska kolväten får inte överstiga 0,1 volymprocent och cetanindex får inte understiga 47.

Till miljöklass 3 hör övriga oljor som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b.

6 §

Kraven för miljöklass 2 och 3 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilagan till miljöbalken*.

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i *bilaga 1*.

4 kap.

1 §⁷

Skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt (skattskyldig) för bränslen som avses i 1 kap. 3 a § är

1. den som i Sverige tillverkar eller bearbetar bränsle eller annan som godkänts som upplagshavare enligt 3 §,
2. varumottagare som avses i 6 eller 7 §,
3. skatterepresentant enligt vad som anges i 8 §,
4. den som i annat fall än som avses i 1–3 från ett annat EG-land till Sverige för in eller tar emot leverans av bränsle, om bränslet skall användas för annat än privat ändamål,
5. den som från ett annat EG-land säljer och levererar bränsle till en köpare i Sverige genom distansförsäljning enligt 9 §,
6. annan än upplagshavare som importerar bränsle från tredje land,
7. den som förvärvat bränsle för vilket ingen skatt eller lägre skatt skall betalas när bränslet används för ett visst ändamål men som säljer eller förbrukar bränslet för ett annat ändamål som medför att skatt skall betalas med högre belopp, och
8. den som för privat ändamål för in bränsle till Sverige enligt vad som anges i 11 §.

Vad som sägs i första stycket 7 tillämpas även i fråga om bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och som förbrukas

- a) i skepp, när skeppet används

Vad som sägs i första stycket 7 tillämpas även i fråga om bränsle för vilket antingen ingen skatt har betalats eller skatt har betalats enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a, och som förbrukas

- a) i skepp, när skeppet används

⁷ Denna paragraf föreslås också ändrad i proposition 1998/99:127.

för privat ändamål, *eller*

b) i båt för vilken fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål.

för privat ändamål,

b) i båt för vilken fartygstillstånd meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten används för privat ändamål, *eller*

c) i motordrivet fordon i de fall bränslet ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C.

Skattskyldighet föreligger inte för bränsle som förs in till Sverige

1. i normal bränsletank på motordrivet fordon eller till fordonet kopplad släpvagn, fartyg eller luftfartyg som används yrkesmässigt om bränslet är avsett att användas i motor på fordonet, släpvagnen, fartyget eller luftfartyget under transporten, eller

2. under sådana omständigheter att förutsättningar skulle finnas att medge återbetalning av skatten enligt 9 kap. 1 §.

Den som är skattskyldig enligt första stycket 4 skall, innan transporten av bränslet från det andra EG-landet påbörjas, lämna en redovisning över bränslet till beskattningsmyndigheten samt hos beskattningsmyndigheten ställa säkerhet för betalning av skatten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Bilaga 1 till lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Miljöklasser för bensin

Bilaga 1

Krav	Miljöklass 1 Motorbensin	Miljöklass 1 Alkylatbensin	Miljöklass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680–720	–

Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon

^aAvser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^bAvser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^cOm temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio grader C gäller i stället att T_{50} -värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^dMed undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^eAndra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

Bilaga 2 till lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 1999/2000:9
Bilaga 3

Miljöklasser för dieselolja

Bilaga 2

Krav	Miljöklass 1	Miljöklass 2	Miljöklass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

^aGäller dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^bEnligt Svensk Standard 15 51 16.

^cEnligt IP 391.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1999-10-05

Närvarande: f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Leif Thorsson, regeringsrådet Rune Lavin.

Enligt en lagrådsremiss den 23 september 1999 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1563) om tobaksskatt,
2. lag om ändring i lagen (1994:1564) om alkoholskatt,
3. lag om ändring i lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen,
4. lag om ändring i lagen (1999:446) om proviantering av fartyg och luftfartyg,
5. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
6. lag om ändring i miljöbalken,
7. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Petter Classon, hovrättsassessorn Mikael Ekelund och sakkunnige Lars Lundholm.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i lagen om tobaksskatt

26 §

Ett av förslagen innebär att i 26 § förs in ett nytt tredje stycke av följande lydelse: "Regeringen eller efter regeringens bemyndigande Riksskatteverket får föreskriva att förfarandet med ett förenklat ledsagardokument enligt första stycket 2 får ersättas av andra förenklade förfaranden." Vid föredragningen inför Lagrådet anfördes att den föreslagna delegationen hade stöd i 8 kap. 7 § första stycket 3 regeringsformen ("in- eller utförsel av varor").

Användandet av ledsagardokument är ett EG-rättsligt krav och syftar till att underlätta skattekontrollen (prop. 1994/95:56 s. 97). Återbetalning av skatt sker sedan sökanden till beskattningsmyndigheten gett in bl.a. ett av mottagaren undertecknat och återsänt exemplar av det förenklade ledsagardokumentet (29 § tredje stycket lagen om tobaksskatt). Med hänsyn till ledsagardokumentets funktion torde det naturligaste vara att hänföra reglerna om sådant dokument till föreskrifterna om förfarandet vid uttagande av tobaksskatt.

Till föreskrifter om skatt räknas inte bara de materiella reglerna utan också de regler som avser grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet (prop. 1973:90 s. 302). Kravet på upprättande av ledsagardokument är knappast av det slag att det kan anses tillhöra "grunderna" för lagens uppbördsförfarande. Regeringsformens föreskrifter om skattelags beslutande är därför inte tillämpliga i fallet.

I 8 kap. regeringsformen finns inte någon regel som uttryckligen avser föreskrifter om förfarandet hos myndighet. Reglerna i 8 kap. 13 § anses dock utgöra ett stöd för att regeringen äger besluta dylika föreskrifter. Regeringen kan göra detta som verkställighetsföreskrifter eller som ett utflöde av den s.k. restkompetensen (jfr Strömberg, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform, 2 u. 1989, s. 168 f.). Något uttryckligt bemyndigande i lagen om tobaksskatt för att regeringen skall kunna utnyttja dessa möjligheter är inte erforderligt.

I lagen om tobaksskatt finns uttryckliga regler om förenklat ledsagardokument. Av det föreslagna bemyndigandet i tredje stycket av 26 § framgår att dessa regler kan komma att ändras genom föreskrifter av lägre valör. Eftersom lag endast får ändras genom lag (8 kap. 17 § regeringsformen), måste i lagen finnas en uttrycklig regel om möjligheten att använda andra förfaranden än det i lagen föreskrivna. På grund av det anförda bör det föreslagna tredje stycket ersättas med en bestämmelse av förslagsvis följande lydelse: "Förfarandet med ett förenklat ledsagardokument enligt första stycket 2 får ersättas av andra förenklade förfaranden."

26 a §

De föreslagna ändringarna i paragrafen innefattar bl.a. att regeln om anmälningsskyldighet i andra stycket upphävs och ersätts av ett bemyndigande. Anmälningsskyldigheten torde utgöra en del av förfarandet. Den är inte sanktionerad och kan därför inte hänföras till något förhållande som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen. Som ovan utvecklats, äger regeringen med stöd av 8 kap. 13 § regeringsformen antingen som verkställighetsföreskrifter eller som ett utflöde av restkompetensen besluta förfaranderegler på skatterättens område som inte avser grunderna för taxerings- och uppbördsförfarandet. Det föreslagna bemyndigandet är således inte erforderligt. Förevarande paragraf bör därför upphävas. Detta föranleder en ändring även av ingressen.

Förslaget till lag om ändring i lagen om alkoholskatt

25 §

Lagrådet hänvisar till vad som anförts under 26 § lagen om tobaksskatt.

25 a §

Lagrådet hänvisar till vad som anförts under 26 a § lagen om tobaksskatt.

Förslaget till lag om ändring i lagen om proviantering av fartyg och luftfartyg

Övergångsbestämmelsen

Enligt övergångsbestämmelsen skall de nya bestämmelserna tillämpas för tid från och med den 1 juli 1999. Avsikten med övergångsbestämmelsen är att regeringens beslut om undantag enligt det före-

slagna tredje stycket i 6 § skall kunna avse tid från och med den angivna tidpunkten. Detta kommer emellertid inte till klart uttryck i bestämmelsen. Lagrådet föreslår därför att övergångsbestämmelsen får följande lydelse: "Undantag som regeringen medger enligt 6 § tredje stycket får omfatta tid från och med den 1 juli 1999."

Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

14 kap. 22 §

Paragrafen har genom hänvisningar till olika KN-nr och EG-direktiv blivit svårbegriplig. Det kan synas beklagligt att föreskrifter i en av balkarna i Sveriges rikets lag inte kan uttryckas enkelt och klart. Bestämmelsen skulle emellertid bli ohanterligt lång, om innebörden av de olika hänvisningarna skulle anges i klartext. Förslaget har utformats för att EG-direktivet om kvaliteten på bensin och dieselbränslen skall överföras till svensk lag på ett tillräckligt klart och precist sätt. Detta får godtas. Liknande hänvisningar finns för övrigt redan i de bestämmelser om ansvar för överträdelse av EG-förordningar som finns intagna i 29 kap. 8 § 25-28.

Paragrafen innehåller förbud mot saluförande av bränslen som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 2 för bensin eller miljöklass 3 för dieselolja. Enligt EG-direktivet skall medlemsstaterna "säkerställa" att sådant saluförande inte kan ske. I lagrådsremissen diskuteras inte hur förbudet skall sanktioneras. Däremot upplyses att bestämmelsen i 14 kap. 21 §, som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter i fråga om bränslen avseende bl.a. bränslets kvalitet och överlåtelse, är straffsanktionerad genom 29 kap. 8 § 21. Sistnämnda ansvarsbestämmelse kan inte tillämpas vid överträdelse av det föreslagna saluförbudet i förevarande paragraf och nuvarande lydelse av paragrafen, motsvarande första stycket första meningen, är inte straffsanktionerad. Det skulle vara egendomligt om rege-ringens föreskrifter om bränslen skulle vara straffsanktionerade men däremot inte det direkt i lagen intagna saluförbudet i fråga om vissa bränslen. Lagrådet föreslår att en straffbestämmelse tas in i 29 kap. 8 §.

29 kap. 8 §

I enlighet med vad nyss anförts förordar Lagrådet att i första stycket i paragrafen införs en ny punkt, 21 a, med följande lydelse:

"21 a. förbud att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 14 kap. 22 §,".

Förslaget föranleder en ändring även av ingressen.

Övergångsbestämmelsen

Denna överensstämmer med motsvarande övergångsbestämmelse i förslaget till lag om ändring i lagen om skatt på energi. Där har den sin givna innebörd enligt skatterätten och är dessutom nödvändig för att tillgodose förbudet mot retroaktiv skattlagstiftning i 2 kap. 10 § andra stycket regeringsformen. Det är däremot oklart vad en sådan bestämmelse betyder i förevarande sammanhang. Under föredragningen har angetts att den exempelvis skulle kunna medge att bränsle som finns i

lager före ikraftträdandet skulle kunna få saluföras även därefter. Detta låter sig emellertid inte utläsas av bestämmelsen och om så vore fallet skulle en sådan reglering vara svår att kontrollera. Dessutom har upplysts att sådana bränslen som enligt den föreslagna lydelsen inte får saluföras redan har försvunnit från marknaden. Den föreslagna övergångsbestämmelsen synes alltså inte fylla någon praktisk funktion. Lagrådet föreslår att den får utgå. Om, som Lagrådet nyss föreslagit, saluförbudet straffsanktioneras, medför 5 § lagen om införande av brottsbalken att ett saluförande före ikraftträdandet förblir osanktionerat.

Förslaget till lag om ändring i lagen om skatt på energi

2 kap. 5 och 6 §§ samt bilagorna

I lagrådsremissen föreslås att likalydande bilagor beträffande miljöklasser för bensin respektive dieselolja skall tas in i miljöbalken och i förevarande lag. Av hävd anses det i lagstiftningsarbetet att samma föreskrift inte får tas in i två olika lagrum (s.k. dubblyr). Även bortsett från att den som känner till detta måste tro att det finns några skillnader mellan bilagorna medför en sådan lagstiftningsteknik dubbelarbete och framför allt risken för att bestämmelserna skall få skilda lydelser vid ändringar i ettdera lagkomplexet. Det påstådda värdet av att miljöklassbilagorna lätt finns tillgängliga i anslutning till respektive lagstiftning synes ringa, eftersom det dels är normalt att mer än en lag måste beaktas i olika tillämpningsfrågor, dels förevarande bestämmelser riktar sig till ett litet antal specialister. Lagrådet avstyrker en sådan oprövad lagteknisk nyhet.

Föreskrifter om bränslens indelning i miljöklasser synes ha sin naturliga placering i miljöbalken. De föreslagna bilagorna bör därför utgå ur förevarande lag. I stället bör här en hänvisning göras till bilagorna i miljöbalken såsom nu sker i 6 §. Bestämmelserna i 5 och 6 §§, som redan med förslagets utgångspunkter borde ha fått byta plats, kan lämpligen sammanföras till en paragraf, 5 §, av förslagsvis följande lydelse:

"Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i bilaga 1 till miljöbalken.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för dieselolja som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 2 till miljöbalken. Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum."

6 § kan därmed upphävas.

Lagrådets förslag föranleder ändringar även av ingressen.

Övriga lagförslag

Lagrrådet lämnar förslagen utan erinran.

Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 oktober 1999

Närvarande: statsrådet Hjelm-Wallén, ordförande, och statsråden Freivalds, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm

Föredragande: statsrådet Ringholm

Regeringen beslutar proposition 1999/2000:9 Vissa punktskatte- och tullfrågor, m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
---------------------------	---	--

Lag om ändring i miljöbalken

398L0070