

Regeringens proposition

1979/80: 30

om höjning av skatten på energi, m. m.

beslutad den 18 oktober 1979.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

INGEMAR MUNDEBO

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den allmänna energiskatten höjs med 1 öre per kilowattimme för elektrisk kraft och med 40 kr. per m³ för olja. Bensinskatten höjs enligt förslaget med 25 öre per liter. En motsvarande höjning föreslås av kilometerskatten på såväl svenska som utländska fordon och av fordonsskatten för vissa fordon.

Vidare föreslås att den särskilda beredskapsavgiften för oljeprodukter höjs med 5 öre per liter bensen och med 5 kr. per m³ motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja.

Höjningarna föreslås träda i kraft den 21 december 1979. Höjningen av fordonsskatten och kilometerskatten skall dock av praktiska skäl träda i kraft först den 1 februari 1980.

Åtgärder för att inte de som bor i glesbygden skall få en i förhållande till andra försämrad situation genom de höjda energiskatterna kommer att föreslås i annat sammanhang under hösten 1979.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1957: 262) om allmän energiskatt

Härigenom föreskrivs att 5 och 14 §§ samt bilagan till lagen (1957: 262) om allmän energiskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Energiskatt utgår å bensen, utom i fall som avses i andra stycket, med 34 öre för liter och å gasol med 26 öre för liter. I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten å gasol dock utgöra allenast 21 öre för liter.

För bensen, som användes för framställning av stadsgas, skall skatten utgöra 1,6 öre för liter. I fråga om energiskatt å sådan bensen skall i övrigt gälla vad i denna lag stadgas om andra bränslen än bensen och gasol.

Energiskatt utgår på bensen, utom i fall som avses i andra stycket, med 34 öre per liter och på gasol med 39 öre per liter. I fråga om buss, vars tjänstevikt överstiger tretusen kilogram, skall skatten på gasol dock utgå med 34 öre per liter.

För bensen, som används för framställning av stadsgas, skall skatten utgå med 1,6 öre per liter. I fråga om energiskatt på sådan bensen skall i övrigt gälla vad i denna lag stadgas om andra bränslen än bensen och gasol.

14 §²

Skatten utgår för elektrisk kraft med 3 öre per kilowattimme. För elektrisk kraft, som förbrukas i industriell verksamhet, utgör skatten dock 2 öre per kilowattimme för den del av förbrukningen under ett år som överstiger 40 000 kilowattimmar.

Skatten utgår för elektrisk kraft med 4 öre per kilowattimme. För elektrisk kraft, som förbrukas i industriell verksamhet, utgår skatten dock med 3 öre per kilowattimme för den del av förbrukningen under ett år som överstiger 40 000 kilowattimmar.

¹ Lagen omtryckt 1975: 272.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1975: 272.

² Senaste lydelse 1977: 57.

Bilaga till lagen (1957: 262) om allmän energiskatt*Nuvarande lydelse***Förteckning över vissa bränslen för vilka allmän energiskatt skall erläggas**

Tulltaxe- nummer	Bränsle	Skattesats
ur 27.01	Stenkol	12 kr. för ton
ur 27.01	Stenkolsstybb samt stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen, fram- ställda av stenkol	6 kr. för ton
ur 27.02	Brunkolsbriketter	6 kr. för ton
ur 27.04	Koks och koksbriketter	14 kr. för ton
ur 27.04	Koksstybb	6 kr. för ton
ur 27.10	Fotogen med tillsats som möjliggör drift av snabbgående dieselmotor	40 kr. för m ³
ur 27.10	Motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja	40 kr. för m ³

Anm. Skatten på olja beräknas efter varans fakturerade volym. Kan skatten icke beräknas på sådant sätt eller sker fakturering annorledes än enligt vedertagna grunder, äger beskattningsmyndigheten fastställa grunder för beräkning av volymen.

*Föreslagen lydelse***Förteckning över vissa bränslen för vilka allmän energiskatt skall erläggas**

Tulltaxe- nummer	Bränsle	Skattesats
ur 27.01	Stenkol	12 kr. för ton
ur 27.01	Stenkolsstybb samt stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen, fram- ställda av stenkol	6 kr. för ton
ur 27.02	Brunkolsbriketter	6 kr. för ton
ur 27.04	Koks och koksbriketter	14 kr. för ton
ur 27.04	Koksstybb	6 kr. för ton
ur 27.10	Fotogen med tillsats som möjliggör drift av snabbgående dieselmotor	80 kr. för m ³
ur 27.10	Motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja	80 kr. för m ³

Anm. Skatten på olja beräknas efter varans fakturerade volym. Kan skatten icke beräknas på sådant sätt eller sker fakturering annorledes än enligt vedertagna grunder, äger beskattningsmyndigheten fastställa grunder för beräkning av volymen.

Denna lag träder i kraft den 21 december 1979.

1. Den nya skattesatsen för elektrisk kraft tillämpas för energiförbrukning efter den första mätaravläsningen efter ikraftträdandet, om mätaravläsning görs under tiden den 21 december 1979—den 29 februari 1980. Som mätaravläsning godtas även avläsning som enligt tillämpade rutiner görs av förbrukaren.

2. Görs inte mätaravläsning enligt 1 eller sker sådan avläsning endast i begränsad omfattning, tillämpas den nya skattesatsen på energiförbrukning från och med den 21 december 1979, varvid skatten beräknas efter skälig grund. Vad nu har sagts tillämpas även i det fall mätaravläsning görs senare under tiden den 21 december 1979—den 29 februari 1980 än som följer av normalt tillämpade rutiner.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1979: 533) om ändring i lagen (1961: 372) om bensinskatt

Härigenom föreskrivs att lagen (1979: 533) om ändring i lagen (1961: 372) om bensinskatt skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Skatten utgår med *sextioåtta* öre per liter för vara som avses i 1 § första stycket a) och med *sjutton* öre per liter för metanol, etanol, propylalkohol och isopropylalkohol. Blandas alkohol som nu har sagts i bensin eller annan vara utgår skatt med *sjutton* öre per liter för den inblandade alkoholen och med *sextioåtta* öre per liter för blandningen i övrigt.

Skatten beräknas efter varans fakturerade volym. I denna skall dock icke inräknas smörolja som tillsatts bensin för motordrift. Kan skatten icke beräknas på sådant sätt eller sker faktureringen annorledes än enligt vedertagna grunder, äger beskattningsmyndigheten fastställa grunder för beräkning av volymen.

Föreslagen lydelse

2 §

Skatten utgår med *nittiotre* öre per liter. För metanol, etanol, propylalkohol och isopropylalkohol utgår dock skatten med *trettio* öre per liter. Ingår alkohol som nu har sagts i blandning som avses i 1 § första stycket a) eller b) utgår skatten för den inblandade alkoholen med *trettio* öre per liter och med *nittiotre* öre per liter för blandningen i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 21 december 1979.

3 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Härigenom föreskrivs att bilagorna 1 och 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75 76–	75 100	0 0
2 Annan motorcykel	0–	150	0
B Personbilar			
	0– 900 901–	280 355	0 75
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1600 1601– 3000 3001–	280 309 715	0 29 0
2 Annan buss	0– 1600 1601– 3000 3001– 7000 7001–10000 10001–30000 30001–	280 309 715 1155 1995 11795	0 29 11 28 49 0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1600 1601– 3000 3001–	280 309 715	0 29 0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0– 1600 1601– 3000 3001– 7000 7001–10000 10001–15000 15001–20000 20001–	280 309 715 1355 2765 6965 12615	0 29 16 47 84 113 0

¹ Lagen omtryckt 1979: 280.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilogram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 8 000	715	13
	8 001-12 000	1 365	35
	12 001-18 000	2 765	70
	18 001-27 000	6 965	86
	27 001-	14 705	0
2.2 utan anordning för påhängsvagn			
med två hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 6 000	715	5
	6 001-10 000	865	19
	10 001-14 000	1 625	57
	14 001-17 000	3 905	104
	17 001-	7 025	136
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 600	280	0
	1 601- 3 000	309	29
	3 001- 6 000	714	3
	6 001-11 000	804	9
	11 001-15 000	1 254	45
	15 001-18 000	3 054	80
	18 001-27 000	5 454	103
	27 001-	14 724	0
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0- 1 300	300	0
	1 301- 3 000	345	45
	3 001- 7 000	1 140	75
	7 001-	4 200	135
2 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0- 1 300	388	0
	1 301- 3 000	450	61
	3 001- 7 000	1 487	99
	7 001-	5 447	175
3 Traktor klass II	0- 2 500	120	0
	2 501-	180	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram påhängsvagn	0- 1 000	180	0
	1 001- 3 000	205	25
annan släpvagn	0- 1 000	120	0
	1 001- 3 000	137	17
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasol drivet motorfordon ¹			

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3. Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår skatt enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001—	693	13
med två eller flera hjulaxlar	3 001—13 000 13 001—	690 1 680	10 0
2.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001—	469	9
med två hjulaxlar	3 001—13 000 13 001—	467 1 160	7 0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001—13 000 13 001—	465 960	5 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001— 6 000 6 001— 8 000 8 001—	315 1 065 1 805	25 37 57
med två eller flera hjulaxlar	3 001— 8 000 8 001—10 000 10 001—14 000 14 001—19 000 19 001—	309 1 259 1 859 3 859 7 109	19 30 50 65 0
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001— 5 000 5 001— 8 000 8 001—	215 615 1 275	20 22 41
med två hjulaxlar	3 001— 8 000 8 001—11 000 11 001—14 000 14 001—17 000 17 001—	207 857 1 487 2 477 3 707	13 21 33 41 56
med tre eller flera hjulaxlar	3 001—11 000 11 001—17 000 17 001—25 000 25 001—32 000 32 001—	204 924 1 944 4 344 7 704	9 17 30 48 0
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av trafik- traktor eller registrerat motorredskap ²			
4.1 påhängsvagnar med en hjulaxel	3 001— 6 000 6 001— 8 000 8 001—	890 2 330 3 830	48 75 98
med två eller flera hjulaxlar	3 001— 8 000 8 001—11 000 11 001—20 000 20 001—	880 2 830 5 560 16 090	39 91 117 11

² Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001– 8 000	600	37
	8 001–	2 450	73
med två hjulaxlar	3 001– 8 000	590	25
	8 001– 11 000	1 840	54
	11 001– 17 000	3 460	109
	17 001–	10 000	119
med tre eller flera hjulaxlar	3 001– 8 000	585	21
	8 001– 11 000	1 635	28
	11 001– 14 000	2 475	44
	14 001– 20 000	3 795	69
	20 001– 25 000	7 935	88
	25 001– 30 000	12 335	116
	30 001– 35 000	18 135	74
35 001–	21 835	8	

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0– 75	75	0
	76–	100	0
2 Annan motorcykel	0–	150	0
B Personbilar			
	0– 900	280	0
	901–	355	75
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0– 1 600	280	0
	1 601– 3 000	309	29
	3 001–	715	0
2 Annan buss	0– 1 600	280	0
	1 601– 3 000	309	29
	3 001– 7 000	715	11
	7 001– 10 000	1 155	28
	10 001– 30 000	1 995	49
30 001–	11 795	0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0- 1600 1601- 3000 3001-	280 309 715	0 29 0
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1600 1601- 3000 3001- 7000 7001-10000 10001-15000 15001-	280 309 715 1355 2765 6965	0 29 16 47 84 113
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1600 1601- 3000 3001- 8000 8001-12000 12001-18000 18001-27000 27001-	280 309 715 1365 2765 6965 14705	0 29 13 35 70 86 0
2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1600 1601- 3000 3001- 6000 6001-10000 10001-14000 14001-17000 17001-	280 309 715 865 1625 3905 7025	0 29 5 19 57 104 136
med tre eller flera hjulaxlar	0- 1600 1601- 3000 3001- 6000 6001-11000 11001-15000 15001-18000 18001-27000 27001-	280 309 714 804 1254 3054 5454 14724	0 29 3 9 45 80 103 0
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja	0- 1300 1301- 3000 3001- 7000 7001-	300 345 1140 4200	0 45 75 135
2 Trafiktraktor och regi- strerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja	0- 1300 1301- 3000 3001- 7000 7001-	425 494 1650 6050	0 68 110 195
3 Traktor klass II	0- 2500 2501-	120 180	0 0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skatte- vikt högst 3 000 kilogram			
påhängsvagn	0 – 1 000	180	0
	1 001 – 3 000	205	25
annan släpvagn	0 – 1 000	120	0
	1 001 – 3 000	137	17
2 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages uteslutande av bensin- eller gasoldrivet motorfordon¹			
2.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001 –	693	13
med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	690	10
	13 001 –	1 680	0
2.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001 –	469	9
med två hjulaxlar	3 001 – 13 000	467	7
	13 001 –	1 160	0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 13 000	465	5
	13 001 –	960	0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 påhängsvagnar			
med en hjulaxel	3 001 – 6 000	315	25
	6 001 – 8 000	1 065	37
	8 001 –	1 805	57
med två eller flera hjulaxlar	3 001 – 8 000	309	19
	8 001 – 10 000	1 259	30
	10 001 – 14 000	1 859	50
	14 001 – 19 000	3 859	65
	19 001 –	7 109	0
3.2 andra släpvagnar			
med en hjulaxel	3 001 – 5 000	215	20
	5 001 – 8 000	615	22
	8 001 –	1 275	41
med två hjulaxlar	3 001 – 8 000	207	13
	8 001 – 11 000	857	21
	11 001 – 14 000	1 487	33
	14 001 – 17 000	2 477	41
	17 001 –	3 707	56
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 – 11 000	204	9
	11 001 – 17 000	924	17
	17 001 – 25 000	1 944	30
	25 001 – 32 000	4 344	48
	32 001 –	7 704	0

¹ Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3. Drages släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap utgår skatt enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av trafik- traktor eller registrerat motorredskap ²			
4.1 påhängsvagnar med en hjulaxel			
	3 001– 6 000	955	54
	6 001–	2 575	110
med två eller flera			
	3 001– 8 000	945	45
	8 001–11 000	3 195	110
hjulaxlar			
	11 001–20 000	6 495	140
	20 001–	19 095	5
4.2 andra släpvagnar med en hjulaxel			
	3 001– 8 000	645	44
	8 001–	2 845	93
med två hjulaxlar			
	3 001– 8 000	630	27
	8 001–11 000	1 980	65
	11 001–17 000	3 930	151
	17 001–	12 990	158
med tre eller flera			
	3 001– 8 000	625	23
	8 001–11 000	1 775	26
hjulaxlar			
	11 001–14 000	2 555	49
	14 001–20 000	4 025	80
	20 001–25 000	8 825	100
	25 001–30 000	13 825	136
	30 001–35 000	20 625	82
	35 001–	24 725	5

² Drages släpvagn även av kilometerskattepliktigt fordon utgår skatt enligt 3.

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Nuvarande lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
1 Personbil	0– 900	62	0	
	901–	67,50	5,50	
2 Buss	0– 1600	80	0	
	1601–	80,50	0,50	
3 Lastbil	0– 1600	80	0	
	1601– 9000	80,75	0,70	
	9001–	132,55	0,80	
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon				
	med en hjulaxel	3 001–	44	0,35
	med två hjulaxlar	3 001– 11 000	43	0,23
		11 001–	67	0,58
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001– 11 000	41	0,23
		11 001–	60	0,46

Är kilometerskattepliktig bil inrättad för drift med annat drivmedel än bränsolja utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

Föreslagen lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0- 900	81	0
	901-	88	7
2 Buss	0- 1600	100	0
	1601-	100,40	0,40
3 Lastbil	0- 1600	100	0
	1601-	100,90	0,90
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilogram, som drages av kilometer- skattepliktigt fordon			
med en hjulaxel	3 001-	53	0,45
med två hjulaxlar	3 001-11 000	52	0,38
	11 001-	82,40	0,72
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-11 000	50	0,30
	11 001-	74	0,57

Är kilometerskattepliktig bil inrättad för drift med annat drivmedel än bränslen utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1980.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket skall ha nedan angivna lydelse.

Bilaga 2 till lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket¹*Nuvarande lydelse***Kilometerskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. Brännoljedriven lastbil	0–10 000	1,10
	10 001–15 000	1,60
	15 001–20 000	2,00
	20 001–	2,40
2. Brännoljedriven buss	0–10 000	0,90
	10 001–15 000	1,35
	15 001–20 000	1,60
	20 001–	1,85
3. Släpvagn kopplad till eller avsedd att kopplas till brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss	10 001–15 000	0,30
	15 001–20 000	0,45
	20 001–	0,75

*Föreslagen lydelse***Kilometerskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. Brännoljedriven lastbil	0–10 000	1,40
	10 001–15 000	2,00
	15 001–20 000	2,45
	20 001–	2,90
2. Brännoljedriven buss	0–10 000	1,10
	10 001–15 000	1,45
	15 001–20 000	1,65
	20 001–	1,85
3. Släpvagn kopplad till eller avsedd att kopplas till brännoljedriven lastbil eller brännoljedriven buss	10 001–15 000	0,40
	15 001–20 000	0,65
	20 001–	1,00

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1980.

De äldre bestämmelserna tillämpas dock fortfarande vid beskattning av fordon som har införts till landet före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1979: 281.

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973: 1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1973: 1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Särskild beredskapsavgift utgår för bensin med *sju* öre för liter och för motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja med *tjugotvå* kronor för kubikmeter.

Föreslagen lydelse

2 §²

Särskild beredskapsavgift utgår för bensin med *tolv* öre för liter och för motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja med *tjugosju* kronor för kubikmeter.

Denna lag träder i kraft den 21 december 1979.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 1975: 275.

² Senaste lydelse 1978: 409.

BUDGETDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-10-18

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell

Föredragande: statsrådet Mundebo

Proposition om höjning av skatten på energi, m. m.

1 Inledning

Den senaste tidens utveckling på oljemarknaden har visat hur utsatt vårt land är på grund av sitt stora oljeberoende. Oljeprishöjningarna innebär en mycket kraftig extra belastning för bytesbalansen. Stora krav kommer mot denna bakgrund att ställas på den ekonomiska politiken om den samhälls-ekonomiska balansen skall kunna förbättras och sysselsättningen tryggas. Det är därför angeläget att på olika sätt åstadkomma en minskning av oljeförbrukningen. De långsiktiga åtgärderna gäller utveckling av ny teknik för hushållning med energi och av alternativa energikällor. Men även kortsiktigt finns möjligheter till sparåtgärder och ändrade förbrukningsvanor. Det är angeläget att även beskattningen används som ett medel att stimulera konsumenterna till ökad hushållning med energi. Skatten på energi bör därför nu höjas.

En höjning av skatten på bensin, elektrisk kraft och olja leder till en ökning av konsumenternas kostnader och även till något högre kostnader för näringslivet. Den väsentliga del av näringslivet som konkurrerar med utländska företag på exportmarknaden eller här hemma och som har en hög energiskattebelastning kommer dock i realiteten inte att träffas av ökade energiskattekostnader, eftersom nedsättning av energiskatt f. n. medges så att energiskattebelastningen inte överstiger 1,3 % av de tillverkade produkternas försäljningsvärde.

I samband med höjningen av bensinskatten bör även kilometerskatten för de dieseldrivna fordonen och fordonsskatten för vissa trafiktraktorer m. fl. fordon höjas.

Mot bakgrund av framför allt de kraftigt höjda priserna på oljeprodukter

och det därav föranledda behovet att tillföra oljelagringsfonden ytterligare medel tar jag i det följande även upp frågan om en höjning av den särskilda beredskapsavgiften på oljeprodukter.

2 Gällande bestämmelser

Skatt på energi utgår enligt lagen (1957: 262) om allmän energiskatt (omtryckt 1975: 272, ändrad senast 1979: 532). Skatten utgår med 6–14 kr. per ton för stenkol, koks och andra fasta bränslen och med 40 kr. per m³ för motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja samt för fotogen med tillsats som möjliggör drift av snabbgående dieselmotor. För elektrisk kraft i allmänhet utgår skatten med 3 öre per kilowattimme och för elektrisk kraft, som förbrukas i industriell verksamhet, med 2 öre per kilowattimme för den del av förbrukningen som under ett år överstiger 40 000 kilowattimmar.

Energiskatten på bensin utgör 34 öre per liter och på gasol 26 öre per liter. Används gasol för drift av tyngre buss är skatten på gasol dock endast 21 öre per liter.

Utöver energiskatt tas särskild skatt ut på bensin och gasol. Enligt lagen (1961: 372) om bensinskatt (omtryckt 1975: 274, ändrad senast 1979: 533) utgår sådan skatt med 68 öre per liter och enligt förordningen (1964: 352) om gasolskatt (ändrad senast 1974: 863) utgår sådan skatt med 29 öre per liter utom i fråga om tyngre buss, då skatten utgör 22 öre per liter.

Som en motsvarighet till beskattningen av bensin tas kilometerskatt ut för dieseldrivna personbilar, bussar och lastbilar och tyngre släpvagnar till sådana fordon. Kilometerskatten varierar med fordonsslag, fordonsvikt och axelarrangemang. Reglerna om kilometerskatt finns i vägtrafikskattelagen (1973: 601) (omtryckt 1979: 280), VSL.

Enligt lagen (1973: 1216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter (ändrad senast 1978: 409) utgår avgift med sju öre per liter på bensin och med 22 kr. per m³ på motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja.

3 Föredragandens överväganden

3.1 Allmän energiskatt och bensinskatt

Som jag redan har nämnt talar starka skäl för ett högre skatteuttag på energin. Höjningen bör träffa både elektrisk kraft, bensin och olja. Jag anser att en lämplig avvägning uppnås om skatten höjs på elektisk kraft med 1 öre per kilowattimme, på bensin med 25 öre per liter och på oljor med 40 kr. per m³. Höjningen bör göras i lagen om bensinskatt när det gäller bensin och i övrigt i lagen om allmän energiskatt. De nya skattesatserna bör träda i kraft den 21 december 1979.

I prop. 1978/79: 115 (Bil. 4) uttalades att den sammanlagda skatten på metanol och andra s. k. motoralkoholer skulle sänkas till hälften av skatten på bensin och att sänkningen skulle åstadkommas genom en nedsättning av den skatt på motoralkohol som tas ut enligt lagen om bensinskatt. Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget. Den föreslagna höjningen av skatten på bensin med 25 öre per liter bör därför ge upphov till en höjning av skatten på motoralkoholer med 13 öre per liter. I samband därmed föreslår jag i förtydligande syfte en omformulering av 2 § lagen om bensinskatt.

I samma prop. uttalades vidare att nuvarande relation mellan gällande skatte- och avgiftsuttag på bensin och gasol tills vidare i huvudsak skulle behållas. Uttalandet godtogs av riksdagen. Den sammanlagda skatten är f. n. 102 öre per liter bensin och 55 öre per liter för gasol, utom när det gäller tyngre bussar då skatten på gasol är 43 öre per liter. Skatten på gasol bör därför nu höjas med 13 öre per liter.

Ätgärder för att inte de som bor i glesbygden skall få en i förhållande till andra försämrad situation genom de höjda energiskatterna kommer att föreslås i annat sammanhang under hösten 1979.

3.2 Vägtrafikskatt

En höjning av skatten på bensin med 25 öre per liter bör, för att inte rubba konkurrensförhållandet mellan olika fordon eller förhållandet mellan deras bidrag till kostnaderna för vägväsendet, förenas med en ökad beskattning av de brännoljedrivna fordonen och släpvagnarna till sådana fordon. Enligt VSL utgår skatt i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Av intresse i detta sammanhang är främst de skatter som motsvarar tidigare bränslebeskattning. Dessa skatter är kilometerskatten för brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar samt för släpvagnar med skattevikt över tre ton till sådana fordon och fordonsskatterna för trafiktraktorer, registrerade motorredskap och släpvagnar med skattevikt över tre ton till sådana fordon. Den fordonsskatt som utgår för bensindrivna fordon och för övriga släpvagnar, dvs. släpvagnar med skattevikt om högst tre ton och släpvagnar som dras endast av bensindrivet fordon, är däremot inte en ersättning för bränslebeskattning.

Jag förordar att kilometerskatten för de kilometerskattepliktiga fordonen och fordonsskatten för trafiktraktorer, motorredskap och deras släpvagnar i princip höjs i samma mån som bensinskatten. Den föreslagna höjningen av energiskatten på brännolja bör därvid beaktas.

I det följande behandlar jag de olika fordonskategorierna för sig eftersom förhållandena för dem är olika.

3.2.1 Personbilar

Bensinskatten och energiskatten på bensin beräknad per kilometer är f. n. högre än skatten för en brännoljedriven personbil med samma skatte-

vikt. För den sistnämnda personbilen utgår skatten i form av kilometerskatt och energiskatt på bränsle. I likhet med vad som beslöts våren 1978 bör för varje viktclass kilometerskatten höjas med ett belopp för kilometer som svarar mot höjningen av bensinskatten omräknat till öre för kilometer. I det författningsförslag som upprättats inom budgetdepartementet har denna metod använts.

3.2.2 Lastbilar

Vid ändringarna av kilometerskatten våren 1978 beaktades bl. a. att skatten på bensindrivna lastbilar då var högre än på brännoljedrivna med samma skattevikt och att de lättaste lastbilarna i viss utsträckning är substitut till personbilar. De lättaste lastbilarnas kilometerskatt höjdes därför med ett belopp för kilometer som svarade mot höjningen av bensinskatten beräknad för kilometer. För de tyngre fordonen höjdes skattesatserna i stort sett procentuellt lika mycket som bensinskatten. Samma princip bör följas även vid de nu behandlade höjningsförslagen.

3.2.3 Bussar

I likhet med vad jag anförde i prop. 1977/78: 94 anser jag att starka skäl talar för att begränsa skattehöjningen när det gäller bussar som används för kollektivtrafik och annan yrkesmässig passagerarbefordran. Med hänsyn till att de lättaste bussarna, de lättaste lastbilarna och en del personbilar i viss mån är utbytbara bör kilometerskatten för de lättaste bussarna bestämmas till omkring samma belopp som för de lättaste lastbilarna. Skattesatserna bör sedan även i fortsättningen bestämmas så att flertalet bussar, vilka återfinns mellan 13 och 16 ton, får måttliga skattehöjningar och de tyngsta bussarna, med en skattevikt omkring 23–24 ton, får små skattehöjningar.

3.2.4 Trafiktraktorer och registrerade motorredskap

Kilometerskatt utgår inte för trafiktraktorer och registrerade motorredskap. En del av fordonsskatten för dessa fordon svarar mot förutvarande bränslebeskattning. Denna del bör höjas i ungefär samma utsträckning som bensinskatten. Höjningen bör dock inte omfatta de bensindrivna fordonen eftersom dessa träffas av höjningen av bensinskatten.

3.2.5 Släpvagnar

Släpvagnar upp till en skattevikt om 3 ton beskattas lika oavsett dragfordon. Flertalet av dessa släpvagnar är husvagnar och mycket små släpvagnar, som till en helt dominerande del dras av bensindrivna personbilar.

Bensinskatteshöjningen träffar indirekt de flesta av dessa släpvagnar. De bör därför, i överensstämmelse med vad som beslöts våren 1978, inte omfattas av någon särskild skattehöjning. Detsamma gäller släpvagnar över 3 tons skattevikt som dras av bensindrivna fordon.

Däremot bör vägtrafikskatten för släpvagnar över 3 tons skattevikt som dras av kilometerskattepliktigt fordon (kilometerskattepliktiga släpvagnar) eller av trafiktraktor eller registrerat motorredskap höjas.

Kilometerskatten för de kilometerskattepliktiga släpvagnarna har i anledning av den närmast föregående bensinskattehöjningen höjts i ungefär samma mån som skatten på de kilometerskattepliktiga lastbilarna. Höjningen genomfördes i två steg. Våren 1978 höjdes skatten i samband med bensinskattehöjningen och den 1 juli 1979 höjdes den med ca 15% i samband med att femte och sista etappen av den år 1971 inledda omfördelningen av vägtrafikskatten genomfördes. Kilometerskatten på släpvagnarna bör nu åter höjas i ungefär samma utsträckning som skatten på lastbilarna.

Släpvagnar till trafiktraktorer och registrerade motorredskap beskattas lika oavsett dragfordonets drivmedel. Det är med nuvarande fordonsindelning inte möjligt att vid beskattningen göra skillnad mellan släpvagnar som dras av bensindrivna trafiktraktorer eller motorredskap och släpvagnar som dras av brännoljedrivna sådana fordon. Jag förordar därför en procentuellt sett lika stor skattehöjning för samtliga dessa fordon som för trafiktraktorerna och de registrerade motorredskapen.

3.2.6 Utlandsregistrerade fordon

Enligt lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket (ändrad senast 1979:281) utgår kilometerskatt för brännoljedrivna lastbilar och bussar och för släpvagnar som har högre totalvikt än 10 ton och som dras av sådan lastbil eller buss.

Kilometerskatten utgör för de utländska fordonen en motsvarighet till den skatt som tidigare togs ut på brännolja. Jag anser att kilometerskatten för dessa fordon bör höjas i samma utsträckning som för fordon, registrerade i Sverige. Av praktiska skäl bör dock skattesatserna kunna avrundas.

3.2.7 Ikraftträdande

Höjningen av kilometerskatten bör av praktiska skäl träda i kraft först den 1 februari 1980. Det ankommer på regeringen att utfärda föreskrifter om extra uppbörd av fordonsskatt och extra avstämpling i kilometerräk-nare, m. m.

3.3 Bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon, m. m.

Individuell compensation för bensinskatt utgår f. n. till vissa handikappade fordonsägare, till den som förbrukat bensin vid användning i jordbruk av bensindriven traktor eller skördetröska samt till den som yrkesmässigt använder motorsåg.

De föreslagna höjningarna av olika skatter på energi är framför allt energipolitiskt motiverade. Mot den bakgrunden krävs enligt min mening

starka skäl för att med anledning av den föreslagna höjningen av bensinskatten öka den individuella kompensationen till olika förbrukargrupper. Jag anser att sådana skäl föreligger endast när det gäller handikappade fordonsägare. De nuvarande bestämmelserna i lagen (1960: 603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon innebär att en höjning av bensinskatten automatiskt ger motsvarande höjning av kompensationsbeloppen. Merkostnaden för den höjda kompensationen beräknar jag till ca 1,9 milj. kr. för helt bidragsår. Höjningen får effekt på statsbudgeten först under budgetåret 1980/81.

De nuvarande bestämmelserna i kungörelsen (1968: 440) om kompensation för bensinskatt vid yrkesmässig användning av motorsåg (omtryckt 1979: 398) är så utformade att en höjning av bensinskatten delvis medför en höjning av kompensationsbeloppen. Jag anser dock att detta förhållande kan godtas tills vidare.

3.4 Särskild beredskapsavgift för oljeprodukter

Sedan år 1973 har riksdagen vid flera tillfällen, senast år 1977 (prop. 1976/77: 74 bil. 2, FöU 1976/77: 13, rskr 1976/77: 311), fattat beslut om uppbyggnad av särskilda beredskapslager av oljeprodukter. Lageruppbyggnaden finansieras med den särskilda beredskapsavgiften för oljeprodukter. Inkomsterna från avgiften fonderas i oljelagringsfonden. Medel för uppbyggnad av lagringen betalas ut från fonden efter beslut av regeringen.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (ÖEF) har hemställt att den särskilda beredskapsavgiften höjs så att oljelagringsfonden tillförsäkras medel i sådan omfattning att oljelagringsprogrammet kan genomföras i enlighet med av riksdagen fattade beslut. Som skäl för en höjning av avgiften anför ÖEF de nya prognoser som ÖEF i samråd med statens industriverk har gjort för förbrukningen av vissa oljeprodukter samt de under år 1979 kraftigt höjda oljepriserna. Med oförändrat avgiftsuttag och oförändrat lagringsprogram kommer enligt ÖEF det totala underskottet i fonden under perioden 1980/81 – 1984/85 att uppgå till mellan 2 712 och 2 899 milj. kr. beroende på olika alternativ för kärnkraftens användning i Sverige.

Efter samråd med chefen för handelsdepartementet vill jag framhålla följande. Riskerna för återkommande störningar på den internationella oljemarknaden kan i dag bedömas vara större än tidigare under 1970-talet.

Med hänsyn till de allvarliga verkningar sådana störningar skulle få för det svenska samhället är det angeläget att, trots de ökade kostnaderna, våra oljelager ökas.

Mot bakgrund av vad jag här har anfört föreslår jag att den särskilda beredskapsavgiften bestäms till 12 öre per liter motorbensin och 27 kr. per m³ motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja. En sådan höjning av avgifterna kan beräknas medföra ökade inkomster om ca 1 800 milj. kr. under perioden 1980/81 – 1984/85.

Dessa höjningar är inte tillräckliga för att helt täcka det av ÖEF beräknade underskottet i oljelagringsfonden. Det torde därför bli nödvändigt att höja avgifterna ytterligare om det av riksdagen beslutade oljelagringsprogrammet skall kunna fullföljas.

Oljelagringsprogrammet baseras emellertid på underlag som togs fram i mitten av 1970-talet. Mot bakgrund bl. a. av de kraftigt höjda oljepriserna och de energihushållningsåtgärder som vidtagits under senare år finns det skäl att se över de oljeförbrukningsprognoser som ingår i detta underlag. Oljelagringsprogrammets ökade kostnader för folkhushållet talar också för en sådan översyn. Resultatet av folkomröstningen i kärnkraftsfrågan kan också komma att påverka behovet av fredskrislagring av olja. Jag har erfarit att chefen för handelsdepartementet avser att låta utreda frågan om en omprövning av det nu löpande oljelagringsprogrammet.

Jag är mot bakgrund härav inte beredd att nu ta ställning till frågan om en ytterligare höjning av beredskapsavgiften.

3.5 Nedsättning av den allmänna energiskatten

Enligt lagen (1974: 992) om nedsättning av allmän energiskatt medges sådan nedsättning så att energiskattebelastningen inte överstiger 3% av de tillverkade produkternas försäljningsvärde fritt fabrik. Riksskatteverket handlägger frågor om nedsättning av detta slag. Regeringen kan enligt lagen medge ytterligare nedsättning. Denna möjlighet har utnyttjats under flera år. Under kalenderåren 1977–1979 har nedsättning medgetts till 1,3% av de tillverkade produkternas försäljningsvärde.

Enligt min mening är det fortfarande befogat att medge nedsättning av allmän energiskatt för den del av industrin som har hög skattebelastning. Nedsättningen bör även för år 1980 ske till 1,3% av försäljningsvärdet.

Höjningen av den allmänna energiskatten får inte någon ekonomisk effekt för industriföretag, vars energiskattebelastning före höjningen överstiger 1,3% av försäljningsvärdet. Den särskilda beredskapsavgiften inräknas inte i energiskattebelastningen. Jag anser dock att den nu förordade höjningen av beredskapsavgiften bör inräknas i energiskattebelastningen och beaktas vid fastställande av nedsättningen. Beslut härom kan enligt 2 § andra stycket nyss nämnda lag meddelas av regeringen. Jag avser att föreslå regeringen att följa denna princip vid prövning av frågor om nedsättning av allmän energiskatt för industriföretag.

4 Inkomstberäkning m. m.

Den föreslagna höjningen av energiskatten, bensinskatten, kilometer-skatten och fordonsskatten kan, vid oförändrad konsumtion, beräknas öka statsverkets intäkter för helt år räknat med ca 2 900 milj. kr. För varje

procentenhet som konsumtionen minskar med anledning av skattehöjningen minskar intäkterna med ca 100 milj. kr. och belastningen på bytesbalansen med 375 milj. kr.

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att antaga inom budgetdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i lagen (1957: 262) om allmän energiskatt,
2. lag om ändring i lagen (1979: 533) om ändring i lagen (1961: 372) om bensinskatt,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601),
4. lag om ändring i lagen (1976: 338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket,
5. lag om ändring i lagen (1973: 216) om särskild beredskapsavgift för oljeprodukter.

6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

