Skatteutskottets betänkande 1999/2000:SkU8

Vissa punktskatte- och tullfrågor, m.m.

1999/2000
SkU8

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 1999/2000:9 om vissa punktskatte- och tullfrågor, m.m.

Med anledning av motionsyrkanden (s, v och mp) avstyrker utskottet regeringens förslag om ändrade skattesatser för de olika miljöklasserna på dieselolja. Utskottet tillstyrker, med några justeringar, propositionen i övrigt. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

Till betänkandet har fogats sex reservationer (m, v, kd och mp) och ett särskildt yttrande (m).

Proposition 1999/2000:9

Regeringen (Finansdepartementet) föreslår i proposition 1999/2000:9 att riksdagen antar de i propositionen framlagda förslagen 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).

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 dieselolja genomförs i svensk lagstiftning fr.o.m. den 1 januari 2000. Detta föranleder vissa justeringar av det befintliga miljöklassystemet. 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 dieselolja när den används för drift av motordrivna 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 koldioxidskatteuttaget 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.

Ändringen i kommunalskattelagen och lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris, föreslås träda i kraft den 31 december 1999, övriga lagförslag den 1 januari 2000.

Proposition 1998/99:127

Regeringen föreslår i proposition 1998/99:127 Införsel av beskattade varor bl.a. att riksdagen antar ett i propositionen framlagt förslag till ändring i 4 kap. 1 § i lagen (1994:1776) om skatt på energi samt ett förslag till ändrad

lydelse av rubriken till lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen. Propositionen behandlas i betänkande 1999/2000:SkU3 där nyssnämnda ändringar tillstyrks i sak. Av lagtekniska skäl samordnas den författningsmässiga regleringen i detta betänkande.

Lagförslagen

Lagförslagen i proposition 1999/2000:9 finns i *bilaga 1* i betänkandet. Beträffande förslagen till ändring i 4 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi och förslaget till ändrad lydelse av rubriken till lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen i proposition 1998/99:127 hänvisas till lagförslagen 2.3 och 2.4 i den propositionen.

Motionerna

1999/2000:Sk7 av Claes Stockhaus m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar om en skattesatsskillnad på 7 öre per liter mellan miljöklass 1 och 2 för bensin,
2. att riksdagen beslutar om en skattesatsskillnad på 52 öre per liter dieselolja mellan miljöklass 1 och miljöklasserna 2 och 3.

1999/2000:Sk8 av Carl Fredrik Graf m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att ändra 2 § lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen i enlighet med vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en konkurrenskraftig energibeskattning,
3. att riksdagen beslutar att inte tidsbegränsa begränsningsregeln i punkt 2 övergångsbestämmelserna i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

1999/2000:Sk9 av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag till minskad skattedifferentiering mellan miljöklasser för bensin och dieselolja.

1999/2000:Sk10 av Mats Odell m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ny skattestruktur för bensin och diesel i enlighet med vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen avslår proposition 1999/2000:9 Vissa punktskatte- och tullfrågor m.m. i vad avser beskattningen av naturgas i enlighet med vad som anförts i motionen.

1999/2000:Sk11 av Arne Kjörnsberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om skattejusteringar för de olika miljöklasserna på dieselolja.

Privatinförsellagen

Bakgrund

Den skattefria försäljningen inom EU upphörde den 1 juli 1999. Efter detta datum är det endast möjligt att till Sverige föra in alkohol- och tobaksvaror som beskattats i ett annat medlemsland (prop. 1998/99:86, bet. 1998/99:SkU21). Skattefria alkoholdrycker och tobaksvaror kan fortfarande säljas till resenärer som skall resa till tredje land (inklusive bl.a. Åland och Kanarieöarna, som ligger utanför EG:s skatteområde) samt föras in från sådant land till Sverige. Införseln och de begränsningar som därvid gäller regleras i lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import, m.m.

I betänkande 1998/99:SkU21 uttalade utskottet att lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen (privatinförsellagen) borde anpassas till den nya situationen.

Propositionen

Regeringen föreslår att privatinförsellagen (2 §) anpassas till att taxfreeförsäljningen inom EU har upphört. Ändringen innebär att den skillnad som görs i lagen mellan personer som är bosatta i Sverige och personer bosatta utomlands tas bort. Syftet med den nuvarande ordningen har varit att begränsa här i riket bosatta personers möjlighet att köpa och föra in skattefria varor under kortare utlandsresor med fartyg (20-timmarsregeln). Eftersom taxfreeförsäljningen inom EU har upphört finns det inte längre skäl att ha olika regler för dessa två personkategorier. Den som reser till Sverige från ett annat medlemsland kan numera endast köpa beskattade varor. I sådant fall skall skatt tas ut om införseln överstiger de i andra paragrafen angivna kvantiteterna. Detta gäller oavsett var personen i fråga har sitt hemvist. (Ändringsförslagen överensstämmer med de uttalanden som utskottet gjorde i bet. 1998/99:SkU21.)

Motionen

I motion Sk8 av Carl Fredrik Graf m.fl. (m) yrkas att privatinförsellagen skall ändras så att det blir tillåtet att till Sverige föra in högst 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin (varav högst 60 liter mousserande), 110 liter öl samt 800 cigaretter eller 400 cigariller eller 200 cigarrer eller 1 kg röktobak utan att betala skatt för varorna här i landet (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ändring i 2 § privatinförsellagen. Under avsnittet Författningstekniska frågor återkommer utskottet till ändrad lydelse av lagens rubrik.

Utskottet har vid upprepade tillfällen under innevarande år behandlat motionsyrkanden om att höja gränsen för den mängd alkohol- och tobaksvaror som får föras in i landet av en privatperson utan att svensk skatt skall betalas. Utskottet har avstyrkt motionsyrkandena med motiveringen att det skulle vara svårt för Sverige att upprätthålla en hög prisnivå på alkoholdrycker utan det svenska undantaget från EG:s regler om införsel. Enligt utskottets mening var det därför viktigt att Sverige fortsatte att hävda detta undantag. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motion Sk8 yrkande 1.

Anpassning av miljöklassystemet för bensin och dieselolja till nya EU-regler

Propositionen

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

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i denna del.

Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin

Propositionen

Genom Auto/oil-direktivet införs obligatoriska kravnivåer som kommer att utgöra en del av det svenska miljöklassystemet. 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. Genom ett frivilligt åtagande från svensk oljeindustri införs, som nyss anförts, en helt ny miljöklass, miljöklass 1, med högre kvalitetskrav än vad direktivet föreskriver skall gälla fr.o.m. år 2000. Bensinen har en betydligt lägre svavelhalt och en lägre olefinhalt än vad direktivet kräver. Svavelhalten i den nya miljöklassen motsvarar direktivets krav för år 2005.

Regeringen föreslår att skattesatsen för den nya miljöklass 2-bensinen sätts till 3 öre högre per liter än den nya miljöklassen 1 för bensin. Skattesatsen för bensin i miljöklass 1 skall motsvara den skattesats som i dag gäller för miljöklass 2. Skälet till de förslagna skattejusteringarna är att dels bringa skillnaden i skatt i närmare överensstämmelse med skillnaden i tillverkningskostnader, dels behålla styrningen mot den bättre miljöklassen.

I motion Sk7 av Claes Stockhaus m.fl. (v) yrkas att riksdagen beslutar att skatteskillnaden mellan bensin i miljöklasserna 1 och 2 skall vara 7 öre per liter (yrkande 1). Motionärerna anser att en styrning mot den bättre miljöklassen skall vara avgörande när skattesatserna fastställs och inte skillnaden i tillverkningskostnader.

I motion Sk9 delvis av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) yrkas avslag på regeringens förslag om minskad skattedifferentiering mellan miljöklasserna för bensin. Enligt motionärerna är det inte någon självklar utgångspunkt för en skattedifferentiering att denna skall vara lika med skillnaden i tillverkningskostnad för bränsle av olika kvaliteter. En sådan princip skulle teoretiskt kunna leda till att marknadspriset blev lika för bränslen i de olika miljöklasserna, och därmed skulle det inte finnas något egentligt ekonomiskt incitament för kunden att välja det mest miljövänliga bränslet, menar motionärerna.

I motion Sk10 av Mats Odell m.fl. (kd) yrkas att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag till ny skattestruktur för bensin som ökar de ekonomiska incitamenten att välja den miljömässigt bättre kvaliteten (yrkande 1 delvis). Motionärerna framhåller vikten av att miljömässigt bättre alternativ, t.ex. renare bensin, måste ha en skattemässig fördel jämfört med bränslen av sämre kvalitet. Med regeringens förslag ges konsumenterna inte något särskilt starkt incitament att välja den renare bensinsorten. Motionärerna befarar att en skatteskillnad på endast 3 öre per liter snarare kan visa sig innebära samma eller i värsta fall högre pris för den renare bensinsorten.

Utskottets ställningstagande

I dag finns endast bensin av miljöklass 2 på den svenska marknaden. Genom ett frivilligt åtagande från svensk oljeindustri kommer en ny miljöklass på bensin att introduceras vid kommande årsskifte. Denna nya miljöklass 1 kommer då att ersätta nuvarande miljöklass 2. I likhet med regeringen anser utskottet att skattesatsen för den nya miljöklass 1-bensinen skall vara densamma som den som i dag gäller för den bensin som finns på marknaden.

Utskottet har i och för sig förståelse för motionärernas önskan att genom beskattningen styra bensinkonsumenternas val mot den nya och ur miljösynpunkt bättre miljöklassen, och därför bör skattesatsen för bensin i miljöklass 2 vara några ören högre per liter än för bensin i miljöklass 1. Med hänsyn bl.a. till att de nya miljökraven för bensin i klasserna 1 och 2 är avsevärt bättre ur miljösynpunkt än de hittillsvarande klasserna 2 och 3 bör skillnaden dock inte vara så stor som 7 öre mellan miljöklasserna. Utskottet anser att regeringens förslag om att beskatta miljöklass 2 med 3 öre mer per liter än miljöklass 1 är en rimlig avvägning av de faktorer som bör bestämma skatten för de olika bensinsorterna. Utskottet tillstyrker därmed propositionen i denna del. Motionerna Sk7 yrkande 1, Sk9 delvis och Sk10 yrkande 1 delvis avstyrks.

Propositionen

Regeringen föreslår att skattesatserna på dieselolja i miljöklass 3 sänks med 9 öre per liter i syfte att uppnå en närmare överensstämmelse med skillnaden i tillverkningskostnader mellan denna miljöklass och miljöklass 1. En motsvarande sänkning föreslås för miljöklass 2 men torde enligt regeringen sakna betydelse eftersom denna kvalitet inte längre säljs på marknaden och det är osannolikt att den på nytt skulle komma att säljas. För att kompensera det skattebortfall som därigenom kan tänkas uppstå föreslår regeringen att skatten på dieselolja av miljöklass 1 höjs med 1 öre per liter.

Motionerna

I motion Sk11 av Arne Kjörnsberg m.fl. (s) yrkas avslag på regeringens förslag om skattejusteringar för de olika miljöklasserna på dieselolja. Motionärerna anser att de föreslagna skattejusteringarna bör anstå till dess effekterna av de ändrade miljöspecifikationerna kan avläsas på bränslemarknaden.

I motion Sk7 av Claes Stockhaus m.fl. (v) yrkas att riksdagen beslutar att skatteskillnaden mellan dieselolja i miljöklass 1 och miljöklasserna 2 och 3 skall vara 52 öre per liter (yrkande 2). Motionärerna anser att en styrning mot den bättre miljöklassen skall vara avgörande när skattesatserna fastställs och inte skillnaden i tillverkningskostnader.

I motion Sk9 delvis av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) yrkas avslag på regeringens förslag om minskad skattedifferentiering mellan miljöklasserna för dieselolja. Enligt motionärerna är det inte någon självklar utgångspunkt för en skattedifferentiering att denna skall vara lika med skillnaden i tillverkningskostnad för bränsle av olika kvaliteter. En sådan princip skulle teoretiskt kunna leda till att marknadspriset blev lika för bränslen i de olika miljöklasserna och därmed skulle det inte finnas något egentligt ekonomiskt incitament för kunden att välja det mest miljövänliga bränslet, menar motionärerna.

I motion Sk10 av Mats Odell m.fl. (kd) yrkas att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag till ny skattestruktur för diesel som ökar de ekonomiska incitamenten att välja den miljömässigt bättre kvaliteten (yrkande 1 delvis). Motionärerna framhåller vikten av att miljömässigt bättre alternativ måste ha en skattemässig fördel jämfört med bränslen av sämre kvalitet. Regeringens förslag om att höja skatten på den ur miljösynpunkt bästa miljöklassen, dvs. miljöklass 1, och sänka skatten på miljöklasserna 2 och 3 innebär att incitamenten för kunden att välja den renare dieselsorten försämras jämfört med i dag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det finns anledning att vara försiktig med att minska skattedifferenserna mellan miljöklasserna på dieselolja i samband med att det sker förändringar av miljöspecifikationerna. De föreslagna skattejuste-

ringarna bör därför anstå till dess effekterna av de ändrade miljöspecifikationerna har kunnat avläsas på bränslemarknaden. Med det anförda tillstyrker utskottet motionerna Sk11, Sk9 delvis och Sk7 yrkande 2 om avslag på propositionen i denna del.

Det anförda innebär också att utskottet avstyrker motion Sk10 yrkande 1 delvis.

Enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas oavsett användningsområde

Propositionen

I propositionen föreslås att nuvarande reglering med differentierade energiskattesatser för gasol, metan och naturgas skall utgå och ersättas med enhetliga energiskattesatser som motsvarar den nivå som i dag tas ut för respektive bränsle när det används för uppvärmning.

Motionen

I motion Sk10 av Mats Odell m.fl. (kd) yrkas avslag på förslaget i propositionen om enhetlig energiskatt för naturgas (yrkande 2). Enligt motionärerna innebär förslaget en alltför kraftig sänkning av skatten i de fall naturgasen används till fordonsdrift. Motionärerna anser att skillnaden i beskattning mellan fossila bränslen och förnybara bör vara så pass stor att ekonomiska incitament skapas för en uthållig energianvändning.

Utskottets ställningstagande

I förhållande till andra fossila bränslen har gasol, metan och naturgas miljöfördelar i form av t.ex. lägre koldioxidemissioner. Miljöfördelarna gör bränslena intressanta som ett alternativ till konventionella drivmedel, och det är därför angeläget att gynnsamma förutsättningar skapas för en fortsatt utveckling på området. Detta gäller särskilt för naturgasens del eftersom det främst är naturgas som röner ett allt större intresse som alternativt drivmedel. Mot denna bakgrund anser utskottet i likhet med regeringen att skattereglerna för naturgasens del måste vara långsiktiga och stabila. I stället för att som i dag ge skattelättnader med stöd av pilotprojektsbestämmelsen i energiskattelagen bör, som föreslås i propositionen, en enhetlig energiskattesats för naturgas införas oavsett användningsområde. Nivån på skatten bör motsvara den som i dag tas ut för bränslet när det används för uppvärmning, dvs. den lägre skattesatsen. Motsvarande bör gälla för metan och gasol.

För dagens innehavare av pilotprojektdispenser avseende naturgas innebär dock förändringen i praktiken en höjning (och inte som anförs i motion Sk10 en kraftig sänkning) av den sammanlagda energi- och koldioxidskatten. Som regeringen anför finns det inte skäl att anta att denna höjning, om knappt 5 %, nämnvärt kommer att påverka förutsättningarna för den fortsatta introduktionen av naturgas som drivmedel.

Med det anförda tillstyrker utskottet således regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandet om avslag på propositionen i denna del.

Begränsning av koldioxidskatteuttaget

Propositionen

Fr.o.m. den 1 juli 1997 får den energiintensiva sektorn en nedsättning till 24 procent av den koldioxidskatt som överstiger 0,8 % av det enskilda företagets omsättning. Företag inom cement-, kalk-, glas- och stenindustrin är därutöver genom en övergångsvis gällande bestämmelse befriade från koldioxidskatten på (främst) kol och naturgas som överstiger 1,2 % av omsättningen. Övergångsregeln gäller fram till utgången av år 1999.

I propositionen föreslår regeringen att den i dag övergångsvis gällande begränsningsregeln avseende kalk- och cementbranscherna m.m., den s.k. 1,2-procentsregeln, skall förlängas ytterligare ett år. Som skäl anförs att det är viktigt att energi- och koldioxidbeskattningen har en utformning som ger goda förutsättningar för den svenska industrin att konkurrera internationellt och att 1,2-procentsregeln bör förlängas i avvaktan på den pågående översynen av energibeskattningens framtida utformning.

Motionen

I motion Sk8 av Carl Fredrik Graf m.fl. (m) yrkas att riksdagen skall besluta att den s.k. 1,2-procentsregeln skall gälla utan tidsbegränsning (yrkande 3). Vidare begärs ett tillkännagivande om behovet av en internationellt konkurrenskraftig energibeskattning för att förhindra att svensk energiintensiv industri flyttar till länder med gynnsammare beskattningsklimat (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det angeläget att energi- och koldioxidbeskattningen har en utformning som ger goda förutsättningar för den svenska industrin att konkurrera internationellt. Utskotten instämmer följaktligen även i regeringens bedömning att bestämmelsen om nedsättning av koldioxidskatten för den del av skattebelastningen som överstiger 1,2 % av försäljningsvärdet, den s.k. 1,2-procentsregeln, bör förlängas till utgången av år 2000, då den pågående översynen av energibeskattningens framtida utformning kan beräknats ha slutförts. Utskottet vill samtidigt påpeka att den inkomstberäkning som finansutskottet nyligen tillstyrkt i sitt budgetbetänkande (bet. 1999/2000:FiU1) i denna del bygger på att 1,2-procentsregeln förlängs i ytterligare ett år.

Utskottet ställer sig således bakom regeringens förslag och tillstyrker därmed propositionen i denna del. Motion Sk8 yrkande 3 avstyrks. Eftersom det inte behövs något tillkännagivande av riksdagen avstyrks även yrkande 2 i samma motion.

I övrigt föreslås i propositionen en rad ändringar på olika områden inom skattesystemet där lagstiftningsåtgärder behövs före årsskiftet. Förslagen innebär sammanfattningsvis följande.

Regeringen föreslås få befogenhet att i fråga om viss fartygslinje 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. Ett förenklat förfarande för näringsidkare som transporterar beskattade varor via Sverige eller något annat EU-land föreslås införas i lagarna om alkohol- och tobaksskatt. Ändringarna innebär att förfarandet med förenklat ledsagardokument får ersättas med andra förenklade förfaranden.

Straffbestämmelsen i fordonsskattelagen ändras så att det vid utdömande av ansvar för brukande av obeskattat fordon skall krävas att det föreligger uppsåt eller oaktsamhet. Vidare föreslås att fordonsskattelagen kompletteras med en bestämmelse som tillåter att ett fordon provkörs vid tillsyn enligt produktsäkerhetslagen och i samband med haveriundersökningar trots att brukandeförbud gäller.

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

Vidare föreslås att det i lagen om avfallsskatt införs en avdragsrätt för biobränsleaskor som innehåller minst 5 kilobecquerel cesium-137 per kg aska (torrvikt) och som förts in till en avfallsanläggning som uppfyller de krav som Statens strålskyddsinstitut fastlagt för deponering av sådan aska.

Ett annat förslag innebär att den dröjsmålsränta som tas ut vid för sen inbetalning av tull och annan skatt och avgift som tas ut vid import skall beräknas enligt bestämmelserna i 19 kap. 8 § skattebetalningslagen i stället för enligt lagen om dröjsmålsavgift.

Ett förtydligande föreslås i kommunalskattelagen och i den av regeringen i proposition 1999/2000:2 föreslagna inkomstskattelagen vad gäller möjligheten att utan skattekonsekvenser överföra en pensionsförsäkrings värde till en annan pensionsförsäkring. Förtydligandet innebär att överföringen endast kan ske till en pensionsförsäkring som har meddelats i en svensk försäkringsrörelse eller i en utländsk försäkringsrörelse som bedrivs från fast driftställe i Sverige och att den nya försäkringen skall tecknas i samband med överföringen.

Utskottet har såvitt avser nu behandlade delar av propositionen inte funnit anledning till erinran. Utskottet tillstyrker således propositionen i dessa delar.

Slutligen föreslås att lagen (1998:1600) om beskattningen vid överlåtelser till underpris skall gälla vid ombildning av sparbank till bankaktiebolag, om förvärvaren är en sådan stiftelse som avses i sparbankslagen. Regeringens förslag innebär att aktierna i det nybildade bankaktiebolaget kan föras över till stiftelsen utan att uttagsbeskattning sker. Sparbankerna äger också aktier i FöreningsSparbanken AB (tidigare Sparbankernas Bank), vilka skall föras över till stiftelsen som ett led i ombildningen. Undantaget från uttagsbeskattning bör därför också gälla dessa aktier. Den i propositionen

föreslagna lagtexten bör därför ändras på så sätt att orden ”i bankaktiebolaget” i 18 § andra stycket byts ut mot orden ”från sparbanken”. Därutöver skall orden ”ett företag” skjutas in mellan orden ”person” och ”eller” i paragrafens första stycke. Motsvarande ändring bör göras i den av regeringen i proposition 1999/2000:2 föreslagna inkomstskattelagen.

Med denna justering tillstyrker utskottet regeringens förslag även i denna del.

Författningstekniska frågor

Utöver de ändringar i propositionen som utskottet har behandlat ovan vill utskottet göra följande tillägg och förtydliganden.

I budgetpropositionen för 2000 har regeringen föreslagit en höjning av dieselskatten med 25 öre per liter som finansutskottet nyligen har tillstyrkt (bet. 1999/2000:FiU1). De nya skattesatserna för dieselolja enligt förslaget i budgetpropositionen har inte iakttagits i proposition 1999/2000:9. Utskottet lägger därför fram ett eget förslag till ny lydelse av den berörda paragrafen (2 kap. 1 § LSE) där även skattejusteringarna för bensin, gasol, metan och naturgas, som utskottet tillstyrkt i det föregående, beaktas.

I proposition 1998/99:127 Införsel av beskattade varor föreslås bl.a. vissa lagtekniska ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, bl.a. i 4 kap. 1 §, med ikraftträdande den 1 januari 2000. I utskottets betänkande 1999/2000:SkU3, där proposition 1998/99:127 behandlas, tillstyrks ändringen i sak, men den författningsmässiga regleringen skjuts upp för att samordnas med behandlingen av proposition 1999/2000:9 där andra ändringar i samma lagrum och med samma ikraftträdandedag föreslås.

Av praktiska skäl behandlar utskottet i detta sammanhang också ett förslag till ändrad lydelse av rubriken till lagen (1994:1565) om beskattning av privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror från land som är medlem i Europeiska unionen (privatinförsellagen) som lagts fram i proposition 1998/99:127 Införsel av beskattade varor och som tillstyrkts i betänkande 1999/2000:SkU3.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt regeringens förslag om enhetlig skattesats för gasol. Till följd härav bör 2 kap. 2 § första stycket energiskattelagen ändras på så sätt att orden ”eller 4 a” utgår.

Förslaget till ändringar i inkomstskattelagen (23 kap. 14 § och 58 kap. 18 §) bör samordnas med förslaget till inkomstskattelag i proposition 1999/2000:2 som utskottet behandlar i betänkande 1999/2000:SkU2. Ändringarna i lagen bör därför utgå ur detta ärende.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *privatinförsellagen*

att riksdagen godtar proposition 1999/2000:9 i denna del och avslår motion 1999/2000:Sk8 yrkande 1,

res. 1 (m) - delvis

2. beträffande *skattejusteringar för miljöklasserna på bensin*
att riksdagen godtar proposition 1999/2000:9 i denna del och avslår motionerna 1999/2000:Sk7 yrkande 1, 1999/2000:Sk9 delvis och 1999/2000:Sk10 yrkande 1 delvis,

res. 2 (v, mp) - delvis
res. 3 (kd) - delvis

3. beträffande *skattejusteringar för miljöklasserna på diesel*
att riksdagen *dels* med bifall till motionerna 1999/2000:Sk9 delvis och 1999/2000:Sk11 samt med anledning av motion 1999/2000:Sk7 yrkande 2 avslår proposition 1999/2000:9 i denna del, *dels* avslår motion 1999/2000:Sk10 yrkande 1 delvis,

res. 4 (kd)

4. beträffande *enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas*
att riksdagen godtar proposition 1999/2000:9 i denna del och avslår motion 1999/2000:Sk10 yrkande 2,

res. 5 (kd) - delvis

5. beträffande *begränsning av koldioxidskatteuttaget*
att riksdagen godtar proposition 1999/2000:9 i denna del och avslår motion 1999/2000:Sk8 yrkandena 2 och 3,

res. 6 (m)

6. beträffande *propositionen i övrigt utom lagförslagen*
att riksdagen godtar proposition 1999/2000:9 i dessa delar,

7. beträffande *lagförslagen*
att riksdagen med anledning av proposition 1999/2000:9 i denna del och proposition 1998/99:127 såvitt nu är i fråga samt till följd av vad utskottet anfört och hemställt

a) antar de vid proposition 1999/2000:9 fogade förslagen 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 med den ändringen att rubriken till lagen skall lyda ”Lag om beskattning av viss privatinförsel”,
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 med de ändringarna

dels att 2 kap. 1 § utgår ur förslaget,

dels att förslaget tillförs följande ändring i 2 kap. 2 §

Nuvarande lydelse	*Utskottets förslag*
2 kap.	
2 §	
För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1–3 *eller 4 a* eller enligt 1 a § gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen.	För bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1–3 eller enligt 1 a § gäller angivna skattebelopp bränslets volym vid en temperatur av 15°C. Om en skattskyldig visar att bränslet när skattskyldigheten inträder har en annan temperatur får volymen räknas om till 15°C. Om skattskyldighet inträder vid leverans till en köpare som inte är registrerad som skattskyldig för bränslen, får dock omräkning göras endast om detta särskilt avtalats mellan säljaren och köparen.

För naturgas och metan skall de angivna skattebeloppen beräknas på volymen vid en temperatur av 0°C och ett tryck av 101,325 kilopascal.

dels att 4 kap. 1 § får följande som utskottets förslag betecknade lydelse.

Nuvarande lydelse	*Utskottets förslag*
4 kap.	
1 §	

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,*	4. den som från ett annat EG-land säljer och levererar bränsle till en köpare i Sverige genom distansförsäljning enligt 9 §,
5. den som från ett annat EG-land säljer och levererar bränsle till en köpare i Sverige genom distansförsäljning enligt 9 §,	5. den som i annat fall än som avses i 1–*4* från ett annat EG-land till Sverige för in eller tar emot leverans av bränsle,

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

Nuvarande lydelse	*Utskottets förslag*
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*	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.
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*	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.	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.	

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 med den ändringen att orden ”ett företag” skall skjutas in mellan orden ”person” och ”eller” i 18 § första stycket

samt att orden ”i bankaktiebolaget” byts ut mot orden ”från sparbanken” i paragrafens andra stycke,
16. (förslaget flyttat till betänkande 1999/2000:SkU2)

b) antar det av utskottet i *bilaga 2* i detta betänkande upprättade förslaget till lag om ändring i lagen (1999:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

res. 1 (m) - delvis
res. 2 (v, mp) - delvis
res. 3 (kd) – delvis
res. 5 (kd) - delvis

Stockholm den 16 november 1999

På skatteutskottets vägnar

Arne Kjörnsberg

I beslutet har deltagit: Arne Kjörnsberg (s), Carl Fredrik Graf (m), Per Erik Granström (s), Per Rosengren (v), Holger Gustafsson (kd), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Ulla Wester (s), Lena Sandlin (s), Yvonne Ruwaida (mp), Johan Pehrson (fp), Margareta Cederfelt (m), Per-Olof Svensson (s), Claes Stockhaus (v), Desirée Pethrus Engström (kd), Agne Hansson (c) och Bengt Niska (s).

Reservationer

1. Privatinförsellagen (mom. 1 och mom. 7 i motsvarande del)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Margareta Cederfelt (m) har

dels anfört följande:

Vi anser att Sveriges särskilda undantag från EG:s regler om privatinförsel av bl.a. alkoholdrycker och tobaksvaror skall avvecklas. Enligt vår mening är de regler som gäller och tillämpas av en klar majoritet bland övriga medlemsländer bra och dessa regler bör gälla även för oss svenskar. De strängare införselregler vi hittills haft har spelat ut sin roll. Principen om fri rörlighet mellan medlemsstaterna är grundläggande i EU-samarbetet, och enligt vår mening har Sverige redan haft avsevärd tid att anpassa sin alkoholpolitik till de mera rimliga europeiska förhållandena. Riksdagen bör därför bifalla förslaget i motion 1999/2000:Sk8 så att det blir tillåtet att till Sverige föra in högst 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin (varav högst

60 liter mousserande), 110 liter öl samt 800 cigaretter eller 400 cigariller eller 200 cigarrer eller 1 kg röktobak utan att betala skatt för varorna här i landet.

dels vid moment 1 och moment 7 i motsvarande del hemställt:

1. beträffande *privatinförsellagen*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:Sk8 yrkande 1 och med anledning av proposition 1999/2000:9 i denna del beslutar att Sveriges särskilda undantag från EG:s regler om privatinförsel av alkoholdrycker och tobaksvaror skall undanröjas,

7. beträffande *lagförslagen såvitt avser privatinförsellagen*

att riksdagen till följd av vad ovan anförts och hemställts antar det i proposition 1999/2000:9 framlagda 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 med den ändringen såvitt avser 2 § att paragrafen erhåller följande som Reservanternas förslag betecknade lydelse.

Regeringens förslag	*Reservanternas förslag*
2 §	
Skatt enligt 1 § skall inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter	Skatt enligt 1 § skall inte tas ut till den del införseln uppgår till högst följande kvantiteter
1. *1* liter spritdryck eller *3* liter starkvin,	1. *10* liter spritdryck eller *20* liter starkvin,
2. *5* liter vin,	2. *90* liter vin, *varav högst 60 liter mousserande,*
3. *15* liter starköl,	3. *110* liter starköl,
4. *300* cigaretter eller *150* cigariller eller *75* cigarrer eller *400* gram röktobak.	4. *800* cigaretter eller *400* cigariller eller *200* cigarrer eller *1 000* 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).

2. Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin (mom. 2 och mom. 7 i motsvarande del)

Per Rosengren (v), Yvonne Ruwaida (mp) och Claes Stockhaus (v) har

dels anfört följande:

Enligt vår mening bör en styrning mot den bättre miljöklassen, dvs. miljöklass 1, vara avgörande när skattesatserna för bensin fastställs och inte skillnaden i tillverkningskostnader. För att vidmakthålla styrningen mot det mest miljövänliga bränslet bör den skatteskillnad om 7 öre som i dag finns mellan

de olika miljöklasserna för bensin även gälla framdeles. Med det anförda avstyrker vi regeringens förslag i denna del.

dels vid moment 2 och moment 7 i motsvarande del hemställt:

2. beträffande *skattejusteringar för miljöklasserna på bensin*

att riksdagen med bifall till motionerna 1999/2000:Sk7 yrkande 1 och 1999/2000:Sk9 i denna del samt med anledning av 1999/2000:Sk10 yrkande 1 i denna del avslår proposition1999/2000:9 i denna del,

7. beträffande *lagförslagen såvitt avser skattesatserna för bensin*

att riksdagen till följd av vad ovan anförts och hemställts antar det av utskottet i bilaga 2 till detta betänkande upprättade förslaget till lag om ändring i lagen (1999:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi med den ändringen i 2 kap. 1 § första stycket 1 att skattesatserna för bensin bestäms till följande 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	3 kr 61 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 47 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 68 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 54 öre per liter

– – –

3. Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin (mom. 2 och mom. 7 i motsvarande del)

Holger Gustafsson (kd) och Desirée Pethrus Engström (kd) har

dels anfört följande:

Enligt vår mening måste miljömässigt bättre alternativ, t.ex. renare bensin, ha en skattemässig fördel framför bränslen av sämre kvalitet. I annat fall försvagas de ekonomiska incitamenten för konsumenterna att välja det ur miljösynpunkt bästa alternativet. Vi befarar att en skattesatsskillnad om endast 3 öre per liter kan visa sig innebära samma eller i värsta fall högre pris för den renare bensinsorten. Mot denna bakgrund kan vi inte ställa oss bakom regeringens förslag om att minska skatteskillnaden mellan de olika miljöklasserna på bensin till 3 öre per liter. Regeringens förslag bör därför avslås av riksdagen. Vidare anser vi att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till ny skattestruktur för bensin som ökar de ekonomiska incitamenten att välja den miljömässig bättre kvaliteten. Skatteförändringarna skall därvid utformas så att de för statens del blir neutrala.

dels vid moment 2 och moment 7 i motsvarande del hemställt:

2. beträffande *skattejusteringar för miljöklasserna på bensin*
att riksdagen med bifall till 1999/2000:Sk10 yrkande 1 i denna del och med anledning av motionerna 1999/2000:Sk7 yrkande 1 och 1999/2000:Sk9 i denna del avslår proposition 1999/2000:9 i denna del samt begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till ny skattestruktur för bensin i enlighet med vad ovan anförts,

7. beträffande *lagförslagen såvitt avser skattesatserna för bensin*
att riksdagen till följd av vad ovan anförts och hemställts antar det av utskottet i bilaga 2 till detta betänkande upprättade förslaget till lag om ändring i lagen (1999:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi med den ändringen i 2 kap. 1 § första stycket 1 att skattesatserna för bensin bestäms till följande 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	3 kr 61 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 47 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 68 öre per liter	86 öre per liter	4 kr 54 öre per liter

– – –

4. Skattejusteringar för miljöklasserna på diesel (mom. 3)

Holger Gustafsson (kd) och Desirée Pethrus Engström (kd) har

dels anfört följande:

Regeringens förslag om att höja skatten på den ur miljösynpunkt bästa miljöklassen, dvs. miljöklass 1, och sänka skatten på diesel i miljöklasserna 2 och 3 bör enligt vår mening avslås av riksdagen eftersom förslaget innebär att incitamenten för kunden att välja den renare dieselsorten försämras jämfört med i dag. Miljömässigt bättre alternativ måste ha en skattemässig fördel framför bränslen av sämre kvalitet. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag till ny skattestruktur för dieselolja som ökar de ekonomiska incitamenten att välja den ur miljösynpunkt bästa kvaliteten. Skatteförändringarna skall därvid utformas så att de för statens del blir neutrala.

dels vid moment 3 hemställt

3. beträffande *skattejusteringar för miljöklasserna på diesel*
att riksdagen med bifall till 1999/2000:Sk10 yrkande 1 i denna del och med anledning av motionerna 1999/2000:Sk7 yrkande 2, 1999/2000:

Sk9 i denna del och 1999/2000:Sk11 avslår proposition 1999/2000:9 i denna del samt begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till ny skattestruktur för dieselolja i enlighet med vad ovan anförts.

5. Enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas (mom. 4 och mom. 7 i motsvarande del)

Holger Gustafsson (kd) och Desirée Pethrus Engström (kd) har

dels anfört följande:

Enligt vår mening innebär regeringens förslag om enhetlig energiskattesats för naturgas en alltför kraftig sänkning av skatten i de fall naturgasen används till fordonsdrift. Vi anser att skillnaden i beskattning mellan fossila bränslen och förnybara bränslen måste vara så pass stor att ekonomiska incitament skapas för en uthållig energianvändning. Det anförda innebär att vi avstyrker regeringens förslag om att ersätta nuvarande reglering med differentierade skattesatser för naturgas med en enhetlig skattesats oavsett användningsområde.

dels vid moment 4 och moment 7 i motsvarande del hemställt:

4. beträffande *enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas*

att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:Sk10 yrkande 2 avslår proposition 1999/2000:9 såvitt avser enhetlig energiskatt för naturgas,

7. beträffande *lagförslagen såvitt avser naturgas*

att riksdagen till följd av vad ovan anförts och hemställts antar det av utskottet i bilaga 2 till detta betänkande upprättade förslaget till lag om ändring i lagen (1999:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi med den ändringen i 2 kap. 1 § första stycket 6 att skattesatserna för naturgas bestäms till följande belopp:

– – –

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
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

– – –

6. Begränsning av koldioxidskatteuttaget (mom. 5)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Margareta Cederfelt (m) har

dels anfört följande:

Det är angeläget att energi- och koldioxidbeskattningen ges en utformning som ger goda förutsättningar för svensk industri att konkurrera internationellt. I annat fall är risken stor att den svenska energiintensiva industrin flyttar till länder med gynnsammare beskattningsklimat. En del av de svenska energiskatterna motiveras av miljöhänsyn. Dessa förfelas helt, menar vi, om beskattningen är så hög att verksamheten i Sverige läggs ned och flyttas till länder med annan skatteprofil. Arbetstillfällen går förlorade och handelsbalansen försvagas.

Regeringen föreslår nu, sent omsider, en förlängning av 1,2-procentsregeln till utgången av år 2000, då den pågående interdepartementala översynen av energibeskattningen beräknats ha slutförts. Enligt vår mening är det nödvändigt att kalk- och cementindustrin medges fortsatt nedsättning av skatten till dess att energiskatterna blivit konkurrenskraftiga. Endast härigenom får näringen förutsättningar att planera verksamheten på längre sikt. Eftersom det i nuläget inte går att förutse vad den pågående översynen av energibeskattningens framtida utformning kommer att innebära för de berörda företagen inom bl.a. kalk- och cementindustrin anser vi att förslaget om att förlänga undantagsregeln med endast ett år skapar en oacceptabel osäkerhet om framtiden. Mot denna bakgrund bör 1,2-procentsregeln inte tidsbegränsas. Regeringen bör med stor skyndsamhet återkomma till riksdagen med förslag om att 1,2-procentsregeln skall gälla tills vidare.

dels vid moment 5 hemställt:

5. beträffande *begränsning av koldioxidskatteuttaget*

att riksdagen med anledning av proposition 1999/2000:9 i denna del och motion 1999/2000:Sk8 yrkandena 2 och 3 begär att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med förslag om att 1,2-procentsregeln skall gälla tills vidare.

Särskilt yttrande

Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Margareta Cederfelt (m) anför:

Vi har ställt oss bakom förslaget i propositionen om att minska skattesatsskillnaden mellan bensin i de olika miljöklasserna från 7 till 3 öre.

Inför behandlingen av budgetpropositionen för år 2000 har vi redovisat Moderata samlingspartiets politik när det gäller drivmedelsbeskattningen. Vi har bl.a. föreslagit en sänkning av bensinskatten med 20 öre per liter (25 öre/liter inkl. moms). Skälet till vårt ställningstagande är att öka möjligheterna att ta arbete på större avstånd från hemmet och därigenom även

rörligheten på arbetsmarknaden. Bilen är också av utomordentligt stor betydelse för boende i glesbygd, för barnfamiljer och för den som har ett aktivt fritidsliv. Vi vidhåller uppfattningen om att bensinskatten måste sänkas och avser att återkomma till frågan under våren.

Av utskottet upprättat lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (1999:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för dess lydelse enligt lagen (1999:000) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

2 kap.
1 §[1]

Lydelse enligt betänkande 1999/2000:FiU1

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 märkämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350ºC,	743 kr per m^3	1 058 kr per m^3	1 801 kr per m^3
		b) inte har försetts med märkämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350ºC, tillhörig			
		miljöklass 1	1 864 kr per m^3	1 058 kr per m^3	2 922 kr per m^3
		miljöklass 2	2 090 kr per m^3	1 058 kr per m^3	3 148 kr per m^3
		miljöklass 3	2 388 kr per m^3	1 058 kr per m^3	3 446 kr per m^3

[1] Senaste lydelse 1997:450.

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
4.	ur 2711 12 11–2711 19 00	Gasol *som används för*			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	*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 m³*	*1 112 kr per 1 000 m³*	*1 257 kr per 1 000 m³*
5.	ur 2711 29 00	Metan *som används för*			
		a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	*1 678 kr per 1 000 m³*	*792 kr per 1 000 m³*	*2 470 kr per 1 000 m³*
		b) annat ändamål än som avses under a	*241 kr per 1 000 m³*	*792 kr per 1 000 m³*	*1 033 kr per 1 000 m³*
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 m³*	*792 kr per 1 000 m³*	*2 470 kr per 1 000 m³*
		b) annat ändamål än som avses under a	*241 kr per 1 000 m³*	*792 kr per 1 000 m³*	*1 033 kr per 1 000 m³*
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

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

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*	*3 kr 61 öre* per liter	86 öre per liter	*4 kr 47 öre* per liter
		b) miljöklass *2*	*3 kr 64 öre* per liter	86 öre per liter	*4 kr 50 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 märkämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350ºC,	743 kr per m^3	1 058 kr per m^3	1 801 kr per m^3
		b) inte har försetts med märkämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350ºC, tillhörig			
		miljöklass 1	1 864 kr per m^3	1 058 kr per m^3	2 922 kr per m^3
		miljöklass 2	2 090 kr per m^3	1 058 kr per m^3	3 148 kr per m^3
		miljöklass 3 *eller inte tillhör någon miljöklass*	2 388 kr per m^3	1 058 kr per m^3	3 446 kr per m^3
4.	ur 2711 12 11–2711 19 00	Gasol	*145 kr per 1 000 kg*	*1 112 kr per 1 000 kg*	*1 257 kr per 1 000 kg*
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

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning ... 1
Proposition 1999/2000:9 ... 1
Proposition 1998/99:127 ... 2
Lagförslagen ... 3
Motionerna ... 3
Utskottet ... 4
Privatinförsellagen ... 4
Anpassning av miljöklassystemet för bensin och dieselolja till nya EU-regler ... 5
Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin ... 5
Skattejusteringar för miljöklasserna på diesel ... 7
Enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas oavsett användningsområde ... 8
Begränsning av koldioxidskatteuttaget ... 9
Propositionen i övrigt ... 10
Författningstekniska frågor ... 11
Hemställan ... 11
Reservationer ... 15
1. Privatinförsellagen (m) ... 15
2. Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin (v, mp) ... 16
3. Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin (kd) ... 17
4. Skattejusteringar för miljöklasserna på diesel (kd) ... 18
5. Enhetlig energiskatt för gasol, metan och naturgas (kd) ... 19
6. Begränsning av koldioxidskatteuttaget (m) ... 20
Särskilt yttrande ... 20
Skattejusteringar för miljöklasserna på bensin (m) ... 20
Bilagor
1. Propositionens lagförslag ... 22
2. Av utskottet upprättat lagförslag ... 56

Elanders Gotab, Stockholm 1999