

## Regeringens proposition

1983/84: 28

om beskattningen av energi;

beslutad den 6 oktober 1983.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

BIRGITTA DAHL

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till vilka grundläggande principer som bör gälla för beskattningen inom energiområdet. Som en grundläggande princip bör gälla att skattesystemet bör främja tillkomsten av de energiinvesteringar för oljeersättning och energihushållning som enligt 1981 års energipolitiska beslut bör genomföras under 1980-talet. Hänsyn bör också tas till olika energikällors effekter på miljön, bytesbalansen, försörjningstryggheten; sysselsättningen och den industriella utvecklingen. Den nuvarande ordningen med differentierade punktskatter bör behållas. Mervärdeskatten bör inte utvidgas till att omfatta energiområdet.

Propositionen innehåller även förslag om att inhemska bränslen skall undantas från mervärdeskatt och från förmånsbeskattningen vid inkomsttaxeringen.

Skatten på kol föreslås nu höjd till 97 kr. per ton. Undantag föreslås för kol och koks som används i metallurgiska processer.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1984.

För naturgas aviseras ett kommande lagförslag om skattesatsen 308 kr. per 1 000 m<sup>3</sup>.

## 1 Förslag till

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

Häri genom föreskrivs att 24 och 25 §§ samt bilaga 1 till lagen (1957: 262) om allmän energiskatt<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

24 §<sup>2</sup>

I deklARATION som avses i 23 § 1 mom. får avdrag göras för bränsle, som

a) i beskattat skick förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse,

b) återtagits i samband med återgång av köp,

c) förbrukats av eller försålts till kommunikationsföretag för bandrift eller därmed likartat ändamål,

d) förbrukats eller försålts för förbrukning i fartyg som inte används för fritidsändamål eller annat privat ändamål, eller i luftfartyg,

e) av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att förbrukas där,

f) förbrukats eller försålts för förbrukning för annat ändamål än energialstring eller förbrukning, i samband med fabriksmässig tillverkning av motorer, för avprovning av motorer på provbädd eller på annan dylik anordning utan att transportmedel därvid framföres,

g) förbrukats för framställning av bensin eller i förteckningen angivet bränsle eller för produktion av annan skattepliktig elektrisk kraft än sådan som avses i 25 § första stycket d),

h) försålts med förlust för den skattskyldige, i den mån förlusten hänför sig till bristande betalning från köpare.

I deklARATION som avses i 23 § 1 mom. får avdrag göras för bränsle, som

a) i beskattat skick förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse,

b) återtagits i samband med återgång av köp,

c) förbrukats av eller försålts till kommunikationsföretag för bandrift eller därmed likartat ändamål,

d) förbrukats eller försålts för förbrukning i luftfartyg eller i fartyg, när luftfartyget eller fartyget inte används för fritidsändamål eller annat privat ändamål,

e) av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att förbrukas där,

f) förbrukats eller försålts för förbrukning för annat ändamål än energialstring eller förbrukning, i samband med fabriksmässig tillverkning av motorer, för avprovning av motorer på provbädd eller på annan dylik anordning utan att transportmedel därvid framföres,

g) förbrukats för framställning av bensin eller i förteckningen angivet bränsle eller för produktion av annan skattepliktig elektrisk kraft än sådan som avses i 25 § första stycket d),

h) försålts med förlust för den skattskyldige, i den mån förlusten hänför sig till bristande betalning från köpare.

Avdrag får även göras för kolbränslen som förbrukats eller försålts för förbrukning i metallurgiska processer, i den mån avdrag inte har gjorts enligt första stycket f).

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1975: 272.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1975: 272.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1983: 178.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

25 §<sup>3</sup>

I deklARATION som avses i 23 § 2 mom. får avdrag göras för elektrisk kraft, som

a) levererats till kommunikationsföretag för bandrift eller därmed likartat ändamål eller överförs till annat land,

b) förbrukats eller försålts för förbrukning för annat ändamål än energialstring eller för användning i omedelbart samband med sådan förbrukning eller vid framställning av bensin eller i förteckningen angivet skattepliktigt bränsle,

c) försålts med förlust för den redovisningsskyldige, i den mån förlusten hänförs till bristande betalning från förbrukare eller icke registrerad distributör av elektrisk kraft,

d) producerats i mottrycksanläggning och förbrukats i egen industriell verksamhet.

Avdrag får även göras för skatt för bensin eller annat bränsle, som förbrukats vid produktion av annan skattepliktig elektrisk kraft än sådan som avses i första stycket d), i den mån avdrag icke gjorts enligt 24 § g) eller enligt 7 § 1 mom. i) lagen (1961: 372) om bensinskatt.

Avdrag får även göras för skatt för bensin eller annat bränsle, som förbrukats vid produktion av annan skattepliktig elektrisk kraft än sådan som avses i första stycket d), i den mån avdrag icke gjorts enligt 24 § första stycket g) eller enligt 7 § 1 mom. första stycket i) lagen (1961: 372) om bensinskatt.

Bilaga 1 till lagen (1957: 262) om allmän energiskatt<sup>4</sup>

## Nuvarande lydelse

## Förteckning över vissa bränslen för vilka allmän energiskatt skall erläggas

Tulltaxe- nummer	Bränsle	Skattesats
ur 27.01	<i>Stenkol</i> .....	12 kr. för ton
ur 27.01	<i>Stenkolsstybb samt stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen, framställda av stenkol</i> .....	6 kr. för ton
ur 27.02	<i>Brunkolsbriketter</i> .....	6 kr. för ton
ur 27.04	<i>Koks och koksriketter</i> .....	14 kr. för ton
ur 27.04	<i>Koksstybb</i> .....	6 kr. för ton
ur 27.10	Fotogen med tillsats som möjliggör drift av snabbgående dieselmotor .....	411 kr. för m <sup>3</sup>
ur 27.10	Motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja . . . . .	411 kr. för m <sup>3</sup>

*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.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1979: 532.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1983: 531.

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

Tulltaxe- nummer	Bränsle	Skattesats
ur 27.01, 27.02 eller		
27.04	<i>Kolbränslen</i> .....	97 kr. för ton
ur 27.10	Fotogen med tillsats som möjliggör drift av snabbgående dieselmotor .....	411 kr. för m <sup>3</sup>
ur 27.10	Motorbrännolja, eldningsolja och bunkerolja . <i>Anm.</i> Skatten på oljor 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.	411 kr. för m <sup>3</sup>

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1984.

De äldre bestämmelserna gäller fortfarande i fråga om avdrag som hänför sig till redovisningsperioder som slutar före ikraftträdandet.

## 2 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1961: 372) om bensinskatt

Häri genom föreskrivs att 7 § 1 mom. lagen (1961: 372) om bensinskatt<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*7 § 1 mom.<sup>2</sup>

I deklARATION får avdrag göras för bensin, som har

a) förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse och för vilken skattskyldighet tidigare inträtt.

b) återtagits i samband med återgång av köp.

c) förbrukats eller försållts för förbrukning för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg.

d) förbrukats eller försållts för förbrukning för framdrivande av luftfartyg, härunder inbegripet start av icke motordrivet flygplan, eller för varmkörning eller provkörning av luftfartygs motor,

e) förbrukats eller försållts för förbrukning, i samband med fabriksmässig tillverkning av motorer, för avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att transportmedel därvid framföres,

f) förbrukats eller försållts för förbrukning för annat tekniskt ändamål än motordrift, om annat inte framgår av andra stycket,

g) av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att förbrukas där,

h) försållts med förlust för den skattskyldige, i den mån förlusten hänförs sig till bristande betalning från köpare,

i) förbrukats eller försållts för förbrukning vid produktion av skattepliktig elektrisk kraft.

I deklARATION får avdrag göras för bensin, som har

a) förvärvats för återförsäljning eller förbrukning i egen rörelse och för vilken skattskyldighet tidigare inträtt.

b) återtagits i samband med återgång av köp.

c) förbrukats eller försållts för förbrukning för framdrivande av tåg eller fordon å järnväg.

d) förbrukats eller försållts för förbrukning i luftfartyg, när det inte används för fritidsändamål eller annat privat ändamål,

e) förbrukats eller försållts för förbrukning, i samband med fabriksmässig tillverkning av motorer, för avprovning av motorer å provbädd eller å annan dylik anordning utan att transportmedel därvid framföres,

f) förbrukats eller försållts för förbrukning för annat tekniskt ändamål än motordrift, om annat inte framgår av andra stycket,

g) av den skattskyldige eller för hans räkning utförts ur riket eller förts till svensk frihamn för annat ändamål än att förbrukas där,

h) försållts med förlust för den skattskyldige, i den mån förlusten hänförs sig till bristande betalning från köpare,

i) förbrukats eller försållts för förbrukning vid produktion av skattepliktig elektrisk kraft.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1975: 274.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1975: 274.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1981: 430.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Avdrag enligt första stycket f) får inte göras för

1. bensin som har använts för framställning av vara som är lämpad eller avsedd för motordrift,

2. bensin som avses i 1 § första stycket a) och som är avsedd för annat ändamål än motordrift, eller motoralkohol, när varan har förpackats eller försålts för att förpackas i särskild förpackning om högst en liter,

3. gasol som med hänsyn till försäljningsform, kvantitet eller förpackning har karaktär av butiksvara.

Har skattskyldighet inträtt för en vara som avses i andra stycket 2 eller 3 får avdrag ändå göras enligt första stycket f).

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1984.

De äldre bestämmelserna gäller fortfarande i fråga om avdrag som hänför sig till redovisningsperioder som slutar före ikraftträdandet.

## 3 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1968:430) om mervärdeskatt

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1968:430) om mervärdeskatt<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*8 §<sup>2</sup>

Från skatteplikt undantas

1) skepp för yrkesmässig sjöfart, fartyg för yrkesmässigt fiske eller för bogsering, bärgning eller livräddning, luftfartyg för yrkesmässig person- eller godsbefordran samt del, tillbehör och utrustning till sådant fartyg eller luftfartyg, när varan säljes eller uthyres till den som äger fartyget eller luftfartyget eller den som varaktigt nyttjar detta enligt avtal med ägaren eller när varan införes till landet för ägarens eller nyttjanderättshavarens räkning,

2) krigsmateriel som är underkastad utförselförbud och del till sådan krigsmateriel, när varan säljes till staten för militärt bruk eller för detta ändamål införes till landet för statens räkning,

3) läkemedel som utlämnas enligt recept eller säljes till sjukhus eller införes till landet i anslutning till sådan utlämning eller försäljning,

4) råolja, elektrisk kraft, värme samt gas och annat bränsle för uppvärmning eller energialstring, dock *icke ved, torv, T-sprit* eller annan fotogen än flygfotogen och fotogen för drift av snabbgående dieselmotor,

4) råolja, elektrisk kraft, värme samt gas och annat bränsle för uppvärmning eller energialstring, dock *inte T-sprit* eller annan fotogen än flygfotogen och fotogen för drift av snabbgående dieselmotor,

5) allmän nyhetstidning,

6) periodiskt medlemsblad eller periodisk personaltidning, när varan tillhandahålls utan vederlag eller till utgivaren, medlem eller anställd eller införes till landet under motsvarande förutsättningar, annan periodisk publikation som väsentligen framstår som organ för sammanslutning med huvudsakligt syfte att verka för religiöst, nykterhetsfrämjande, politiskt, miljövårdande, idrottsligt eller försvarsfrämjande ändamål eller att företräda handikappade eller arbetshindrade medlemmar samt utländsk periodisk publikation av annat slag när prenumeration på sådan publikation förmedlas mellan prenumerant och utländsk utgivare eller när sådan publikation inkommer direkt till prenumerant,

8) sådant alster av bildkonst som ägs av upphovsmannen eller dennes dödsbo,

9) vatten från vattenverk,

10) varulager, inventarium och annan tillgång som tillhör verksamhet, när överlåtelse sker i samband med överlåtelse av verksamheten eller del därav, fusion eller liknande förfarande,

12) trycksak som är tullfri enligt tulltaxan (1977:975) och framkallad eller enbart exponerad mikrofilm, när varan införes till landet som gåva eller annars utan vederlag, samt spritdryck, vin, starköl, tobaksvara, cigar-

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1979: 304.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1982: 288.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

rettpapper och cigaretthylsa vid införsel till landet i den ordning som avses i 18 § 4 lagen (1977: 293) om handel med drycker eller i 1 § andra stycket lagen (1961: 394) om tobaksskatt,

13) frimärke, dock icke vid omsättning eller införsel i särskild för butiksförsäljning avsedd förpackning,

14) dentalteknisk produkt, när den tillhandahålles tandläkare, dentaltekniker eller den för vilken produkten är avsedd.

(Se vidare anvisningarna.)

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1984.

## 4 Förslag till

## Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370)

Härigenom föreskrivs att punkterna 4 och 5 av anvisningarna till 21 § kommunalskattelagen (1928: 370) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**Anvisningar  
till 21 §**

4.<sup>1</sup> Till intäkt av jordbruk med binärningar hänförs intäkt genom avyttring av djur och andra varor eller produkter. Vidare hänförs hit intäkt genom annan inkomstgivande användning av jordbrukets eller dess binäringsars alster, inventarier eller arbetspersonal, såsom körslor, uthyrning av dragare, maskiner o. d. Hit hänförs även värdet av vad den skattskyldige direkt har tillgodogjort sig av jordbrukets eller dess binäringsars avkastning för sin, sin familjs eller annan hushållsmedlems räkning eller för avlöning eller liknande vederlag åt personal, som inte har tillhört den skattskyldiges hushåll, eller för förädling eller förbrukning i rörelse, som har drivits av den skattskyldige, eller för utgörande av undantagsförmåner eller annan förpliktelse som har ålegat den skattskyldige i förhållande till någon som inte har tillhört hans hushåll.

4. Till intäkt av jordbruk med binärningar hänförs intäkt genom avyttring av djur och andra varor eller produkter. Vidare hänförs hit intäkt genom annan inkomstgivande användning av jordbrukets eller dess binäringsars alster, inventarier eller arbetspersonal, såsom körslor, uthyrning av dragare, maskiner o. d. Hit hänförs även värdet av vad den skattskyldige direkt har tillgodogjort sig av jordbrukets eller dess binäringsars avkastning för sin, sin familjs eller annan hushållsmedlems räkning, *dock inte av bränslen för uppvärmning av bostad på fastigheten*, eller för avlöning eller liknande vederlag åt personal, som inte har tillhört den skattskyldiges hushåll, eller för förädling eller förbrukning i rörelse, som har drivits av den skattskyldige, eller för utgörande av undantagsförmåner eller annan förpliktelse som har ålegat den skattskyldige i förhållande till någon som inte har tillhört hans hushåll.

Värdet av sådan ny-, till- eller ombyggnad eller annan därmed jämförlig förbättring som avses i punkt 6 andra stycket av anvisningarna till 22 § och som bekostats av arrendator eller annan nyttjanderättshavare utgör intäkt av jordbruksfastighet för jordägaren för beskattningsår då nyttjanderättshavarens rätt till fastigheten upphört, om förbättringen utförts under tid varunder jordägaren innehaft fastigheten. Intäkten beräknas på grundval av tillgångens värde vid tidpunkten för nyttjanderättens upphörande till den del tillgången bekostats av nyttjanderättshavaren. Har nyttjanderättshavaren erhållit ersättning av jordägaren för förbättringen, utgör ersättningsintäkt av jordbruksfastighet för nyttjanderättshavaren.

Sådan gottgörelse för utgift eller kostnad, som arbetsgivare uppburit från pensions- eller personalstiftelse, räknas som intäkt av jordbruksfastighet, om avdrag för avsättning till stiftelsen medgivits vid beräkning av nettointäkt av jordbruksfastighet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1981: 295.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Redovisar arbetsgivare enligt lagen om tryggande av pensionsutfästelse m. m. i sin balansräkning en post Avsatt till pensioner, äga 28 § 1 mom. sjätte–nionde styckena motsvarande tillämpning i fråga om jordbruksfastighet.

5.<sup>2</sup> Till intäkt av skogsbruk hänförs ersättning för avyttrade skogsprodukter samt ersättning på grund av upplåtelse av avverkningsrätt till skog. Vidare hänförs till intäkt av skogsbruk värdet av skogsprodukter, som den skattskyldige har tillgodogjort sig för ny-, till- eller ombyggnad eller för reparation och underhåll av byggnader, markanläggningar och inventarier på fastigheten eller i övrigt för sin eller sin familjs räkning, dock *ej vedbränsle*, eller för arbetspersonalens behov eller i annan av den skattskyldige bedriven verksamhet.

5. Till intäkt av skogsbruk hänförs ersättning för avyttrade skogsprodukter samt ersättning på grund av upplåtelse av avverkningsrätt till skog. Vidare hänförs till intäkt av skogsbruk värdet av skogsprodukter, som den skattskyldige har tillgodogjort sig för ny-, till- eller ombyggnad eller för reparation och underhåll av byggnader, markanläggningar och inventarier på fastigheten eller i övrigt för sin eller sin familjs räkning, dock *inte bränslen för uppvärmning av bostad på fastigheten*, eller för arbetspersonalens behov eller i annan av den skattskyldige bedriven verksamhet.

Ersättning på grund av fastighetsavyttring utgör inte i något fall intäkt av skogsbruk (jfr 27 § och punkt 2. a. av anvisningarna till 36 §). Vad nu sagts gäller även ersättning på grund av sådan marköverföring som avses i punkt 4 första stycket av anvisningarna till 35 § och engångsersättning på grund av allframtidsupplåtelse enligt andra stycket sistnämnda anvisningspunkt.

Ersättning för avyttrade skogsprodukter samt ersättning på grund av upplåtelse av avverkningsrätt utgör inte intäkt av skogsbruk till den del ersättningsbeloppet behandlas som engångsersättning på grund av allframtidsupplåtelse (jfr punkt 4 tredje stycket av anvisningarna till 35 §).

Övergår avverkningsrätt till skog till ny ägare på annat sätt än genom köp, byte eller därmed jämförligt fång skall anses som om avverkningsrätten avyttrats för ett vederlag motsvarande dess marknadspris vid övergången och som om vederlaget betalats kontant.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1984 och tillämpas första gången vid 1985 års taxering. Äldre bestämmelser gäller dock i fråga om räkenskapsår som påbörjats före utgången av år 1983.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1979: 500.

## 5 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1974: 992) om nedsättning av allmän energiskatt

Häri genom föreskrivs att i lagen (1974: 992) om nedsättning av allmän energiskatt skall införas två nya paragrafer, 4 och 5 §§, av nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

4 § Riksskatteverket får på ansökan medge återbetalning av energiskatt på elektrisk kraft som förbrukats i en elektrisk panna för produktion av hetvatten eller ånga under förutsättning att

1. elpannans effekt överstiger en megawatt,

2. ingen oljebaserad produktion av elektrisk kraft har förekommit inom landet av energibalansskäl under en sammanhängande period om minst fem dygn dessförinnan,

3. värmebehovet under de tider då en elektrisk panna inte utnyttjas kan tillgodoses på annat sätt,

4. mätaravläsning har gjorts i början och slutet av den period som återbetalningen avser, och

5. i fråga om inköpt kraft, särskilt avtal har träffats som innebär att leveransen kan avbrytas av leverantören när så erfordras av kraftsystemskäl.

5 § Har, på grund av oriktig uppgift från sökanden eller på grund av felräkning, misskrivning eller annat uppenbart förbiseende, ett felaktigt belopp fastställts med tillämpning av 2, 3 eller 4 § eller av beslut som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser, är sökanden skyldig att till statsverket inbetala vad han på detta sätt oriktigt har erhållit.

En åtgärd i syfte att ta ut ett oriktigt erhållit belopp får inte vidtas senare än fem år efter utgången av det kalenderår under vilket beloppet har fastställts.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1984.

De nya bestämmelserna i 4 § tillämpas i fråga om elektrisk kraft som har

förbrukats efter ikraftträdandet. De nya bestämmelserna i 5 § tillämpas i fråga om oriktig uppgift som har lämnats efter ikraftträdandet och, när det gäller felräkning, misskrivning eller annat uppenbart förbiseende, i fråga om belopp som har fastställts efter ikraftträdandet.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1983-10-06

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg

**Föredragande:** statsrådet Dahl

## Proposition om beskattningen av energi

---

### 1 Inledning

I budgetpropositionen 1983 (prop. 1982/83: 100 bil. 14 s. 108) angavs att frågan om energibeskattningsens utformning skulle behandlas i en proposition under våren 1983.

I maj 1979 tillkallades en kommitté med uppdrag att utreda beskattningen av energi. Kommittén, som antog namnet energiskattekommittén, avlämnade i mars 1982 betänkandet (SOU 1982: 16–17) Skatt på energi. Kommitténs sammanfattning av betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanfattning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Kommuner, organisationer, företag och enskilda har inkommit med synpunkter på beskattningen av energi.

Jag återkommer nu till frågan om energibeskattningsens utformning. Förslagen har utarbetats i samråd med chefen för finansdepartementet.

### 2 Föredragandens överväganden

#### 2.1 Riktlinjer för den framtida energiskattepolitiken

Energipolitikens övergripande mål är enligt riksdagens beslut våren 1981 (prop. 1980/81: 90 bil. 1, NU 60, rskr 381) att skapa förutsättningar för ekonomisk och social utveckling. Detta ställer krav på en trygg energiförsörjning och en god energihushållning. En väl avvägd energipolitik är

nödvändig för att centrala välfärds mål skall nås till lägsta möjliga samhälls-ekonomiska kostnader, för ett effektivt värn av miljön och för att tillgängliga energikällor skall utnyttjas på bästa möjliga sätt.

De energipolitiska riktlinjerna är utformade för att möjliggöra en kraftig minskning av oljeberoendet och för att skapa förutsättningar för en avveckling av kärnkraften till år 2010. Oljans andel av energitillförseln skall minska från knappt 60% f.n. till ca 40% år 1990. En diversifiering av energitillförseln och en ökad flexibilitet och omställbarhet i energisystemet är angelägen inte minst med hänsyn till tillförseltryggheten.

Som ett led i denna politik skall en övergång till fasta bränslen främjas. En successiv utveckling skall ske mot ett energisystem som i huvudsak är baserat på varaktiga, helst förnybara och inhemska, energikällor med minsta möjliga miljöpåverkan.

En tillförlitlig energiförsörjning till låg kostnad är en viktig förutsättning för ekonomisk och social utveckling. Sveriges industrialisering är ett tydligt exempel på det ömsesidiga sambandet mellan industriell utveckling och utveckling av energiteknik. Industrialiseringen blev möjlig och utvecklades i takt med att ny energiteknik utnyttjades. En viktig orsak till välståndsökningen i Sverige har vidare varit den goda tillgången på billig importerad olja och billig elektrisk kraft.

Den snabba ökningen av energiförbrukningen under 1950-talet och 1960-talet åtföljdes av en övergång från fasta till flytande bränslen. Oljan svarade i mitten av 1950-talet för ca 45% av den totala svenska energitillförseln. År 1973 hade oljans andel stigit till över 70%. Därefter har en viss minskning skett till dagens nivå om knappt 60%. För att oljans andel skall kunna minska till den målsatta nivån för år 1990 erfordras kraftfulla insatser för oljeersättning och energihushållning.

År 1982 uppgick kostnaderna för den svenska nettoimporten av råolja och petroleumprodukter till 31,9 miljarder kr., vilket motsvarade ca 18% av kostnaderna för den totala importen. Sverige är fortfarande mer beroende av importerad olja än flertalet andra industriländer. Kostnaden för oljeimporten har ökat kraftigt under det senaste decenniet till följd av prisökningarna på olja. Samtidigt har under de senaste åren bytesbalansen kraftigt försämrats. Bytesbalansunderskottet var 22,8 miljarder kr. år 1982.

En energipolitik som är inriktad på oljeersättning och energihushållning minskar kostnaderna för import av energiråvaror och leder därmed till en förbättrad bytesbalans. Detta gäller även om olja delvis ersätts med andra importerade bränslen. För t. ex. kol är importkostnaden per energienhet ca hälften jämfört med olja. Härutöver tillkommer indirekta effekter på bytesbalansen till vilka hänsyn måste tas. Övergång till andra bränslen medför behov av omfattande investeringar i förbränningsanläggningar m. m. För att effekten på bytesbalansen skall bli så positiv som möjligt vid ersättning av olja med andra bränslen är det viktigt att utrustningen i betydande omfattning kan levereras av svensk industri. Arbetet i energiupphandlings-

delegationen (I 1982:07) syftar till att åstadkomma en samordning av kommunernas upphandlingsbehov och industrins produktionsförutsättningar.

Det är nödvändigt att kraftigt minska det mycket stora bytesbalansunderskottet. Samtidigt måste åtgärder vidtas för att öka sysselsättningen och därmed minska arbetslösheten. Genom devalveringen av den svenska kronan i oktober 1982 har en väsentlig grund lagts för en sådan utveckling. Ytterligare åtgärder måste emellertid vidtas. Åtgärder för att minska oljeimporten kan ge en stor och relativt snabb förbättring av bytesbalansen samtidigt som sysselsättningen ökar i Sverige. Få andra åtgärder torde så snabbt kunna ge en lika stor effekt.

Många bedömare räknar med att realpriset på olja kommer att kunna falla under de närmaste åren. På sikt måste man dock räkna med att oljan kommer att bli allt dyrare trots vissa tillfälliga prissänkningar. Den aktuella oljeprissituationen bör därför inte föranleda någon ändring av våra strävanden att minska oljeberoendet. Detta gäller såväl inom uppvärmnings- och transportsektorerna som inom industrin. Oljeersättning och energihushållning inom industrin medför förutom positiva bytesbalanseffekter även att effekterna mildras för den svenska industrin av de råoljeprishöjningar som på sikt kan förväntas. Övergång till fasta bränslen och el tryggar industrins långsiktiga behov av billig energi. Industrin bör därvid kunna utgå från att den förväntade goda tillgången på billig el under 1980-talet och flera år in på 1990-talet i första hand kommer industrin till godo.

Utbyggnaden av fjärrvärme är av flera skäl av strategisk betydelse i ansträngningarna att minska oljeanvändningen och att förbättra miljön i tätorterna. Fjärrvärmerna kan totalt byggas ut till att omfatta 40–50 % av Sveriges uppvärmningsbehov. För den resterande delen erfordras individuell uppvärmning eller värmeproduktion i s. k. gruppcentraler. En oljeersättning måste ske även utanför fjärrvärmesektorn. Särskilt bör uppmärksammas möjligheterna till oljeersättning med värmepumpar och småskalig teknik för användning av fasta bränslen.

Sammanfattningsvis är således en offensiv energipolitik i enlighet med 1981 års energipolitiska beslut ett led i kampen mot landets ekonomiska och industriella kris. Genom en effektiv energihushållning och investeringar i ny energiteknik, användning av fasta bränslen och produktion av inhemska bränslen bryts oljeberoendet samtidigt som nya arbetstillfällen skapas. En betydande del av dessa arbetstillfällen tillkommer de delar av landet som har de största sysselsättningsproblemen. Därtill kommer en förbättrad bytesbalans och att en väsentlig grund läggs för en långsiktig utveckling mot en ökad industriproduktion och därmed ökad sysselsättning inom landet. Svensk industri får kunnande och produktionsresurser som kan lägga grunden för svenska exportframgångar i takt med att andra länder förnyar sina energisystem.

För att kunna genomföra den av riksdagen år 1981 beslutade förändring-

en av energisystemet erfordras en aktiv energipolitik där samhället utnyttjar flera *styrmedel*. Styrmedlen kan vara av olika karaktär såsom ekonomiska, administrativa eller informativa styrmedel.

De ekonomiska styrmedlen syftar till att genom skatter eller subventioner förbättra de ekonomiska förutsättningarna för energihushållning och för introduktion av nya energikällor och ny energiteknik. Flera olika ekonomiska stöd finns, bl. a. stöd till energibesparande åtgärder, stöd till oljeersättning och stöd till energiforskning. De två sistnämnda stöden finansieras genom avgifter på oljeprodukter. Riksdagen har i december 1982 beslutat om förstärkta ekonomiska styrmedel för att få till stånd strategiskt betydelsefulla energiinvesteringar. De ekonomiska förutsättningarna påverkas också genom statens åtgärder på kapitalmarknaden. Ett exempel härpå är det system med särskilda s. k. fjärrvärmelån som har byggts upp för att ge kommunerna möjlighet att erhålla långfristiga lån för finansieringen av utbyggnad av fjärrvärme.

Som exempel på administrativa styrmedel kan nämnas bl. a. lagen (1981:599) om utförande av eldningsanläggningar för fast bränsle. Vidare kan nämnas att riksdagen våren 1981 beslutade om en ändring i lagen (1977:439) om kommunal energiplanering. Ändringen innebär att det i varje kommun skall finnas en aktuell plan för att minska oljeanvändningen i kommunen. Vid prövning enligt miljöskyddslagstiftningen eller enligt 136 a § byggnadslagen (1974:385) kan särskilda villkor beträffande utformningen föreskrivas för en enskild anläggning som producerar eller använder energi. En effektiv myndighetsorganisation är en förutsättning för att de energipolitiska besluten skall kunna verkställas. Den centrala statliga administrationen av energifrågor har samordnats och effektiviserats genom inrättandet av statens energiverk den 1 juli 1983.

De informativa styrmedlen omfattar information, rådgivning och utbildning. Insatser för kunskapsöverföring är viktiga för att få till stånd en förändring av energisystemet. De sektoransvariga myndigheterna inom energiområdet svarar för information om möjligheter till energihushållning inom resp. sektor. För att främja energihushållning i befintlig bebyggelse stöds kommunernas besiktnings- och rådgivningsverksamhet. Som ett annat exempel kan nämnas insatser rörande utbildning och rådgivning till näringslivet.

F. n. övervägs utformningen av flera styrmedel inom energiområdet. Det nuvarande energiforskningsprogrammet omfattar budgetåren 1981/82–1983/84. Förslag till fortsatta statliga insatser avses föreläggas för riksdagen våren 1984. Oljeersättningsdelegationen (I 1979:01) har redovisat en utvärdering av stödet till åtgärder för att ersätta olja. Jag avser att senare under hösten återkomma med förslag om åtgärder för att stimulera energiinvesteringarna, bl. a. genom ett fortsatt oljeersättningsprogram för perioden efter år 1983. Vidare avser jag att till detta riksmöte återkomma med förslag om en samlad kommunal energiplanering innefattande åtgärder

som gäller såväl produktion, distribution som hushållning med energi.

Det finns således ett flertal medel för att styra utvecklingen inom energiområdet. Enligt min mening är alla dessa styrmedel nödvändiga för att den av riksdagen beslutade förändringen av energisystemet skall kunna genomföras. De ekonomiska styrmedlen bör därvid användas i första hand eftersom de till sin natur bygger på ett decentraliserat beslutsfattande. Jag kommer nu att behandla ett av dessa ekonomiska styrmedel, nämligen energibeskattningen. Detta styrmedel bör användas aktivt under den period omställningen av vårt energisystem pågår.

För att nödvändiga investeringar i oljeersättande teknik skall komma till stånd krävs en medveten och långsiktig statlig politik. Inte minst viktigt är att ge klara besked till energianvändarna om hur statsmakterna avser att utnyttja skattesystemet för att tillse att oljeersättningsprogrammet fullföljs. Därför erfordras att riksdagen tar ställning till inte enbart de aktuella skattesatserna utan också till vilka *riktlinjer* som skall gälla för den *framtida energiskattepolitiken*.

Som en grundläggande princip bör gälla att skattesystemet bör främja tillkomsten av de energiinvesteringar för oljeersättning och energihushållning som enligt 1981 års energipolitiska beslut bör genomföras under 1980-talet. Hänsyn bör också tas till olika energikällors effekter på miljön, bytesbalansen, försörjningstryggheten, sysselsättningen och den industriella utvecklingen. Jag utvecklar i det följande innebörden av dessa utgångspunkter för energibeskattningen.

Priserna på *olja* har under de senaste åren varierat kraftigt. Enligt min mening bör tillfälliga höjningar eller sänkningar av oljepriserna inte automatiskt leda till skattesänkningar eller skattehöjningar i utjämnande syfte. En sådan ordning skulle motverka en sund priskonkurrens och i onödan öka konsumenternas kostnader. Däremot anser jag det angeläget att energianvändarna informeras om att oljan på sikt kommer att bli allt dyrare oavsett tillfälliga prisvariationer. Vid behov bör därför genom skatteändringar en inte oväsentlig realprisstegring på oljeprodukter åstadkommas. Härigenom skapas en stabil grund för energianvändarnas planering av fortsatta insatser för energihushållning och oljeersättning.

Denna utgångspunkt för beskattningen av *olja* återfinns i 1981 års energipolitiska beslut. Föredragande statsrådet anförde därvid att statens industriverk räknade med en genomsnittlig realoljeprisstegring av 2% per år och att han inte fann skäl att frångå denna bedömning (prop. 1980/81: 90 bil. 1 s. 41). Han anförde vidare att regeringen avser att med hjälp av beskattningen på energi åstadkomma en successivt höjd prisnivå på energi.

Oljeersättning med *inhemska bränslen* är en prioriterad del av oljeersättningsprogrammet. F. n. tas ingen energiskatt ut på inhemska fasta bränslen. Däremot omfattas dessa bränslen till skillnad från andra energikällor av mervärdeskattelagens bestämmelser. Mervärdeskatten motverkar att inhemska bränslen utnyttjas i bl. a. vissa kommunala anläggningar och

gruppcentraler. Ny teknik för småskalig miljövänlig förbränning och förädling av inhemska bränslen utvecklas f. n. Utnyttjande av inhemska bränslen innebär inga kostnader för energiimport. Produktion och användning av inhemska bränslen leder också till nya arbetstillfällen. Med hänsyn härtill och till vikten av oljeersättning med inhemska bränslen bör inhemska bränslen inte beskattas. Ett slopande av den nuvarande beskattningen av inhemska bränslen innebär att den nu rådande osäkerheten om framtida skattenivåer för inhemska bränslen elimineras. Det innebär också att inhemska bränslen skattemässigt gynnas framför alla andra bränslen.

Det är från samhällsekonomiska utgångspunkter angeläget att användningen av skogsbränsle inte försvårar skogsindustrins möjligheter att er hålla träfiberråvara. Regeringen har därför uppdragit åt skogsstyrelsen och statens industriverk att utreda effekterna på skogsindustrins virkesförsörjning av en ökad användning av skogsråvara för eldningsändamål. Uppdraget redovisades den 15 juni 1983 i en gemensam rapport. Rapporten har sänts ut på remiss.

Enligt det av riksdagen år 1981 beslutade oljeersättningsprogrammet bör användningen av kol år 1990 svara för ungefär en tiondel av den totala energiförsörjningen. En sådan ökning av kolanvändningen förutsätter att investeringar i nya produktionsanläggningar kommer till stånd i enlighet med det investeringsprogram som utgör en viktig del av de ekonomisk-politiska åtgärder riksdagen fattade beslut om i december 1982. Det är angeläget att utbyggnaden av koleldade förbränningsanläggningar sker på ett planerat sätt så att såväl energiförsörjningsintresset som hänsynen till miljön tillgodoses.

Jag anförde i min anmälan till den ekonomisk-politiska propositionen hösten 1982 att avsikten är att utnyttja skatte- och avgiftspolitikerna inom energiområdet så att bl. a. en övergång från olja till kol stimuleras. Med hjälp av skatte- och avgiftspolitikerna kommer också att så långt möjligt eftersträvas fasta prisrelationer mellan kol och olja. Därvid kommer de särskilda kostnaderna för att vidta åtgärder för att minska påverkan på miljön av koleldade förbränningsanläggningar att beaktas.

För kol är bränslekostnaden per energienhet ca hälften jämfört med olja. I stället medför kolanvändning behov av mer omfattande investeringar i förbränningsanläggningar m. m. Detta förhållande samt de ökade personalbehovet för drift av koleldade anläggningar innebär ökad sysselsättning i Sverige.

Hänsyn bör också tas till det förhållandet att risken för störningar i tillförseln och för drastiska prisförändringar är betydligt mindre för kol än för olja. Tillgångarna av kol är avsevärt större än tillgångarna av olja och finns framför allt i de stora konsumentländerna. Kol är således från försörjningssynpunkt ett säkrare bränsle än olja. Vid en sammanvägd bedömning av kolets bytesbalanseffekter, försörjningseffekter och miljöeffekter i förhållande till olja och inhemska bränslen finner jag att skatten på kol bör

höjas i etapper tills skatten per energienhet är ca hälften av skatten på olja.

Enligt min mening bör osäkerhet om eventuella skatteförändringar mellan kol och olja inte få vara hindrande för de investeringar som är nödvändiga för att de energipolitiska målen skall kunna nås. Genom den fasta relation mellan skatten på kol och skatten på olja som jag nu har förordat skapas förutsägbarhet inför användarnas beslut om investeringar i oljeersättande teknik.

Även *naturgas* är ett importbränsle. Importkostnaden per energienhet är ca 85–90% jämfört med olja. Vid beskattningen av *naturgas* bör hänsyn vidare tas till *naturgasens* miljöfördelar. Att ersätta import av olja med import av *naturgas* kan i vissa fall också innebära en förbättrad leveranssäkerhet och uthållighet i energiförsörjningen. F. n. pågår förberedelser för det s. k. Sydgasprojektet som innebär import av högst 440 milj. m<sup>3</sup> gas om året till sydvästra Skåne med början år 1985. Från försörjningssynpunkt innebär Sydgasprojektet att en del av oljeförbrukningen i regionen ersätts med gas från närbelägna källor på grundval av långsiktiga avtal. Det är ett energipolitiskt intresse att projektet kan genomföras och att viss erfarenhet av *naturgasanvändning* i vårt land därigenom kan erhållas. Jag finner mot denna bakgrund att skatten på *naturgas* bör per energienhet vara ca tre fjärdedelar av skatten på olja, vilket motsvarar 308 kr per 1 000 m<sup>3</sup>. Lagen (1957: 262) om allmän energiskatt saknar i dag bestämmelser om beskattning av *naturgas*. Chefen för finansdepartementet kommer att i annat sammanhang återkomma med förslag till ändrad lagstiftning rörande uttag av skatt på *naturgas*. I samband härmed kommer även att lämnas förslag om beskattning av *gasol* för annat än motordrift.

Beskattningen av *drivmedel* fyller främst trafikpolitiska och energipolitiska syften. Här ingår också miljöpolitiska bedömningar. Jag vill efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet anföra följande. Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall de trafikpolitiskt betingade skatterna i princip motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader som hänger samman med fordonsutnyttjandet (prop. 1978/79: 99, TU 18, rskr 419). Därmed uppnås ett effektivt utnyttjande av den vid varje tidpunkt befintliga trafikapparaten. Detta trafikpolitiska syfte innebär att den trafikpolitiskt motiverade beskattningen bör vara lika stor per kilometer för ett visst fordon oavsett vilket drivmedel som används. Däremot kan skatten vara differentierad mellan olika fordonstyper beroende på om marginalkostnaderna för vägtrafiken är olika.

Drivmedelsbeskattningens energipolitiska syfte är främst att den skall stimulera till energihushållning. Detta innebär att den energipolitiskt motiverade beskattningen bör för olika drivmedel vara lika stor per energienhet. Om ställning har tagits till att ett visst drivmedel skall introduceras av energipolitiska eller miljöpolitiska skäl bör den ej trafikpolitiskt motiverade beskattningen kunna differentieras så att den främjar introduktionen. Jag återkommer i avsnitt 2.2.3 till frågan om beskattningen av alternativa

drivmedel m. m. Tills vidare bör vid eventuella skattehöjningar på bensin gälla att skatten på motoralkoholer höjs med hälften av skattehöjningen på bensin. Skatten på motorgas bör höjas i etapper tills skatten per liter är ca 60 % av skatten på bensin.

Riksdagens energipolitiska beslut år 1981 innefattade bl. a. ett program för energihushållning inom transportsektorn. Bensinförbrukningen skulle fås att minska genom övergång till kollektivtrafik och användning av ett energisnållare körsätt. Fordonstillverkarna skulle stimuleras att producera allt energisnållare fordon. Vidare skulle en satsning göras på utveckling av metanoldrivna fordon. Föredragande statsrådet anförde följande om priset som styrmedel (prop. 1980/81: 90 bil. 1 s. 95):

Jag har redan tidigare framhållit att priset bör användas som styrmedel för energihushållningen under 1980-talet. Detta bör också gälla privatbilismen. Enligt min mening tyder den senaste tidens utveckling av bilresandet och det ökade intresset för bensinsnåla fordon på att bilisterna är prismedvetna.

Bensinförbrukningen var 4,9 milj. ton. år 1979. År 1982 hade den minskat till 4,7 milj. ton. I år har en förändring skett. Bensinförbrukningen har hittills under året ökat samtidigt som trafikolyckorna har ökat.

Även om vissa bensinprishöjningar har skett under sommaren har realpriset på bensin minskat betydligt under år 1983. Under de två och ett halvt åren sedan början av år 1981, då 1981 års energipolitiska proposition lades fram, har realpriset på bensin ökat med i genomsnitt en procent per år. Prisutvecklingen på bensin har således kommit att understiga den realprisutveckling för olja som beräknades av föredragande statsrådet i 1981 års energipolitiska proposition. När 1981 års energipolitiska proposition presenterades var den svenska skatten på bensin av ungefär samma storlek som bensinskatten i andra länder. Enligt statens pris- och kartellnämnds redovisning av oljepriserna i tretton länder hade under det första kvartalet 1981 åtta länder en lägre skatt på bensin än Sverige. Nu är det endast två av dessa tretton länder som har en lägre skatt. Under de två och ett halvt åren har den svenska skatten kommit att bli lägre än skatten i Norge, Storbritannien, Förbundsrepubliken Tyskland, Nederländerna, Österrike och Schweiz.

Det finns mot denna bakgrund ett starkt energipolitiskt och trafikpolitiskt behov av att priset på bensin används som styrmedel under 1980-talet för energihushållningen inom transportsektorn i enlighet med riktlinjerna i 1981 års energipolitiska beslut. De negativa effekter för boende i glesbygd som detta kan medföra bör kunna mötas med särskilda åtgärder.

Under 1980-talet och flera år in på 1990-talet beräknas det komma att finnas god tillgång på relativt billig *elenergi*. Jag vill efter samråd med chefen för industridepartementet framhålla att *elenergi* i första hand bör användas inom industrin men även utnyttjas för bl. a. uppvärmningsända-

mål. Därmed kan oljeanvändningen minskas. Det är emellertid viktigt att undvika att låsa fast uppvärmningen vid el. När kärnkraften skall börja avvecklas kommer tillgången på elenergi att bli mer begränsad. Användningen av el för uppvärmning bör därför under 1980-talet i första hand ske i flexibla system där flera olika energikällor kan utnyttjas. Användningen av elenergi i avkopplingsbara elpannor i fjärrvärmenät bör särskilt stimuleras. Beskattningen av elenergi bör därför differentieras med hänsyn till vilket slag av elanvändning det är fråga om.

Jag vill i sammanhanget framföra att såväl fördelningspolitiska som energipolitiska skäl talar för att det även framgent bör finnas ett samband mellan skatten på olja och skatten på elektrisk kraft. Statsfinansiellt motiverade skattehöjningar bör av rättviseskäl även betalas av boende i hus uppvärmda med elvärme. Vidare är det angeläget att även fjärrvärme som övergångsvis huvudsakligen är grundad på olja är konkurrenskraftig med individuell uppvärmning i de områden som är lämpade för en fjärrvärmeutbyggnad. Investeringar i individuell elvärme i sådana områden skulle kunna medföra att en önskvärd utbyggnad av fjärrvärme förhindras. Jag avser att senare till detta riksmöte återkomma till frågan om styrningen av elvärmeutbyggnaden.

De energipolitiska utgångspunkter för energibeskattningen som jag nu har redogjort för innebär att beskattningen av energi bör utnyttjas som ett styrmedel för att nå de energipolitiska målen. Den nuvarande ordningen med differentierade punktskatter på energi bör därför behållas.

Energiskattekommittén föreslog ett införande av *mervärdeskatt* på energi i kombination med en särskild styrs katt på energi. Med anledning härav vill jag anföra följande.

Energiskattekommitténs förslag till ny ordning för beskattningen av energi bör ses mot bakgrund av kommitténs direktiv. I direktiven redovisades att energikommissionen i sitt huvudbetänkande (SOU 1978: 17) Energi föreslog en fortsatt utredning av frågan om beskattning av energi inom mervärdeskattens ram i kombination med en energiskatt i import- och producentleden. Enligt direktiven borde kommittén närmare utreda och lägga fram konkreta förslag till en sådan omläggning av energibeskattningen. I direktiven angavs vidare att kommittén borde utgå från att förslaget som helhet skall vara statsfinansiellt neutralt. Möjligheterna att utforma skatten så att den främjar användningen av sådana energikällor och energiråvaror som ersätter olja skulle enligt direktiven särskilt undersökas. Det angavs att det främsta syftet med en omläggning av energibeskattningen är att ge beskattningen en mer utpräglad karaktär av styrmedel mot de mål som finns för energipolitiken. Detta gäller enligt direktiven i hög grad energianvändningen inom industrin, eftersom industrin är mer priskänslig än övriga energianvändare.

Ett huvudargument för att införa mervärdeskatt på det nu energiskattebelagda området är enligt kommittén att energikonsumtion skall skatte-

mässigt jämföras med annan konsumtion. En naturlig utgångspunkt för utredningsarbetet var därför att den allmänna energiskatten skulle slopas och att det nu energiskattebelagda området skulle införas i mervärdeskattesystemet i dess generella utformning. Kommittén redovisade att ett krav på statsfinansiell neutralitet innebär att den nya styrmedelsskatten på energi skulle komma att bli begränsad om samtliga energikällor omfattas av övergången till mervärdeskatt. Samtidigt skulle det enligt kommittén bli en kraftig omfördelning av skattebördan från näringslivet, som har möjlighet att göra avdrag för ingående mervärdeskatt, till främst hushållen. Inte minst mot bakgrund härav stannade kommittén vid ett förslag där vissa energikällor, t. ex. bensen, inte skulle omfattas av övergången till mervärdeskatt och där den nya styrmedelsskatten skulle ge i stort sett samma intäkter som den nuvarande allmänna energiskatten. Kommittén föreslog vidare att mervärdeskatten på fjärrvärme och stadsgas skulle reduceras till 60 % av full skatt. De ökade intäkter som skatteomläggningen beräknades medföra föreslogs återföras till hushållen genom en generellt sänkt mervärdeskatt.

Kommitténs förslag till nytt system för beskattning av energi har inte tillstyrkts i sin helhet av någon remissinstans. En allvarlig invändning som har framförts är att förslaget innebär en alltför kraftig omfördelning av skattebördan från de mervärdeskattskyldiga, dvs. industri, handel m. fl., till de ej mervärdeskattskyldiga, dvs. framför allt hushållen. Detta gäller enligt företag och organisationer inom bostadssektorn även med beaktande av en generell sänkning av mervärdeskatten. Förslaget innebär också enligt kritikerna en fördelningsmässig orättvisa inom hushållssektorn. Övergången till mervärdeskatt på energi skulle allvarligast drabba låginkomsttagare som företrädesvis bor i flerfamiljshus.

Företrädarna för näringslivet och energiproducenter framhåller vikten av att energin inordnas under mervärdeskatten och att någon annan energiskatt inte införs. Energin skulle därmed få en med övriga varor likvärdig beskattning och industrin skulle genom möjligheten till avdrag för ingående mervärdeskatt inte alls belastas med någon skatt på energi. Riksrevisionsverket anför att en övergång till mervärdeskatt inte leder till någon styrning av näringslivets användning av energi trots att det enligt direktiven i hög grad är denna som skall styras.

Remissinstanserna inom transportområdet framhåller de svårigheter som skapas genom att bensen inte skall omfattas av mervärdeskatt medan detta däremot skall gälla för dieseloljan. Den nuvarande konkurrenssituationen mellan dieslbilar och bensinbilar skulle förändras kraftigt. Kommitténs lösning att detta skall kompenseras genom en sänkt kilometerskatt kompliceras av att mervärdeskatten på dieseloljan blir avdragsgill för den som är mervärdeskattskyldig. En sådan förbrukare borde därför inte få någon sänkt kilometerskatt. Problemet skulle bli ännu större om diesellägaren bedriver både mervärdeskattepliktig verksamhet, t. ex.

godstransporter, och inte mervärdeskattepliktig verksamhet, t. ex. persontransporter. I sådana fall skulle avdraget för ingående skatt egentligen fördelas och endast tillkomma den skattepliktiga delen av verksamheten.

Motsvarande problem att fördela avdraget för ingående skatt uppkommer också hos andra förbrukare av energi, som endast delvis använder den inköpta energin för verksamhet som medför skattskyldighet till mervärdeskatt. Detta förhållande föreligger i samtliga de fall där uppvärmning av rörelselokal och privat bostad sker från samma anläggning. Det gäller åtskilliga jordbrukare men även många andra som bedriver mervärdeskattepliktig verksamhet i samma fastighet som den där bostaden ligger eller där även annan icke mervärdeskattepliktig verksamhet bedrivs. Svårigheter uppkommer också när det gäller att avgöra storleken på avdraget i alla de fall där verksamhet bedrivs i hyrda lokaler, t. ex. stora delar av detaljhandeln. Kommittén har inte berört dessa problem och har följaktligen inte heller redovisat metoder för att underlätta den praktiska tillämpningen.

De av kommittén föreslagna undantagen från en generell övergång till mervärdeskatt skulle som nyss har nämnts leda till problem då det gäller beskattning av bensin. Förslaget att endast reducerad mervärdeskatt skall utgå på fjärrvärme och stadsgas skulle också leda till tillämpningsproblem och minskar självklart skattens generella omfattning.

För skatteadministrationens del innebär förslaget att skatt på energi skulle behöva tas ut enligt två olika skattesystem. Förutom riksskatteverket skulle också samtliga länsstyrelser mervärdeskatteenheter komma att handlägga frågor rörande beskattningen av energi. De tidigare nämnda problemen att fördela avdraget för ingående mervärdeskatt skulle för länsstyrelsernas del innebära vissa svårigheter att avgöra avdragets storlek i ett stort antal fall. Förslaget innebär därmed att kostnaderna för skatteadministrationen skulle komma att öka.

Jag har tidigare framhållit att nuvarande ordning med differentierade punktskatter på energi bör bibehållas. I likhet med det övervägande antalet remissinstanser anser jag att en kombination av differentierade styrskatter och mervärdeskatt på energi är olämplig. Med hänsyn härtill bör mervärdeskatt på energi inte införas.

Sammanfattningsvis innebär vad jag nu har förordat följande riktlinjer för energiskattepolitiken under 1980-talet. Skatteändringar på olja bör vid behov vidtas för att åstadkomma en inte oväsentlig realprisstegring. Inhemska bränslen bör gynnas genom skattefrihet. Skatten på kol bör höjas i etapper tills skatten per energienhet är ca hälften av skatten på olja. För naturgas bör gälla att skatten per energienhet är ca tre fjärdedelar av skatten på olja. Drivmedelsbeskattningen bör främja fortsatt energihushållning. Elanvändning inom industrin bör vara skattemässigt gynnad i förhållande till elanvändning för uppvärmning. Beskattningen av el för uppvärmning bör ha viss följsamhet mot beskattningen av olja.

I riksdagens beslut om olika skattefrågor med anledning av komplette-

ringspropositionen ingick vissa energiskatteändringar (prop. 1982/83: 150, SkU 55, rskr 393). Lagen (1983: 531) om ändring i lagen (1957: 262) om allmän energiskatt har utfärdats i enlighet med detta beslut. Energiskatten på eldningsolja och motorbränsolja höjs fr. o. m. den 1 november 1983 med 120 kr. per m<sup>3</sup> olja. Skatten på elektrisk kraft höjdes fr. o. m. den 1 juli 1983 med 1,2 öre per kilowattimme med undantag för industrins förbrukning utöver 40 000 kWh per år.

Dessa energiskatteförändringar ligger väl i linje med de riktlinjer för energibeskattningen som jag nyss har förordat. För industrins energianvändning kommer även fortsättningsvis att gälla förmånliga skattebestämmelser. Industrins förbrukning av elektrisk kraft utöver 40 000 kWh per år har undantagits från elskatthöjningen. Jag kommer i det följande att föreslå att kol och koks som används i metallurgiska processer skall undantas från beskattning. Det är enligt min mening viktigt att skatten på olja får en styreffekt även för de företag som har medgett skattenedsättning. Skatthöjningen på olja kommer att innebära en stimulans till energihushållning och oljeersättning även för de större energianvändarna om den del av skatten på olja som svarar mot höjningen undantas vid beräkningen av industrins skattenedsättning. Chefen för finansdepartementet redovisade i kompletteringspropositionen att regeringens nedsättningsbeslut bör för nästa år utformas på detta sätt. I detta sammanhang bör också frågan om att förlänga den tid för nedsättningen som anges i besluten att övervägas.

Jag kommer i det följande att lämna förslag till de ytterligare förändringar av energiskatterna som jag nu anser vara lämpliga. Till frågan om höjning av skatten på bensin för vilken såväl energipolitiska som trafikpolitiska skäl talar har regeringen anledning att återkomma.

De förslag från energiskattekommittén som inte tidigare har behandlats och som inte heller behandlas i det följande, finns det enligt min mening inte nu skäl att genomföra.

## 2.2 Skatteändringar m. m.

### 2.2.1 Inhemska bränslen

I kompletteringspropositionen (1982/83: 150) aviserades att förslag bör kunna lämnas att inhemska bränslen undantas från mervärdesskatt och från förmånsbeskattningen vid inkomsttaxeringen. Jag vill nu ta upp dessa frågor.

I riksdagens beslut våren 1981 om riktlinjer för energipolitiken framhålls bl. a. att en övergång till fasta bränslen skall främjas. År 1990 förväntas inhemska bränslen ge ett väsentligt bidrag till Sveriges energiförsörjning. Denna inriktning syftar i sin tur till att skapa förutsättningar för en ännu större oljeersättning med inhemska bränslen på längre sikt.

För att öka sysselsättningen och främja övergången till inhemska bräns-

len beslutade riksdagen i december 1982 att vidta åtgärder för att få till stånd strategiskt betydelsefulla energiinvesteringar (prop. 1982/83: 50 bil. 6, NU 18, rskr 111). Bl. a. anslogs 200 milj. kr. för stöd till torveldade förbränningsanläggningar som beställs under år 1983. Riksdagen har vidare beslutat om åtgärder för att öka användningen av inhemska bränslen i Norrbottens län (prop. 1982/83: 120 bil. 6, NU 38, rskr 306).

Det är från samhällsekonomiska utgångspunkter angeläget att användningen av skogsbränsle inte försvårar skogsindustrins möjligheter att er hålla träfiberråvara. Regeringen har uppdragit åt skogsstyrelsen och statens industriverk att gemensamt utreda effekterna på skogsindustrins virkesförsörjning av en ökad användning av skogsråvara för eldningsändamål. Uppdraget redovisades i en gemensam rapport den 15 juni 1983. Rapporten har sänts ut på remiss.

Energiskattekommittén bedömde att de inhemska bränslenas konkurrenskraft borde stärkas för att det skall vara möjligt att uppnå de mål som anges i 1981 års energipolitiska beslut. Kommittén föreslog därför att dessa bränslen skulle undantas från energiskatt. Kommittén tog däremot inte upp frågan om inhemska bränslen skall undantas från mervärdesskattelagens bestämmelser. Flera remissinstanser tar emellertid upp detta i remissvaren.

*Oljeersättningsdelegationen, energiforskningsnämnden och nämnden för energiproduktionsforskning* påpekar att kommitténs förslag i sin helhet verkar till inhemska bränslens nackdel. Enligt *statens naturvårdsverk* är det angeläget från miljösynpunkt att användningen av inhemska bränslen utvecklas snabbt. *Lantbrukarnas riksförbund* är starkt kritiskt till kommitténs förslag och föreslår en total befrielse från skatt för inhemska bränslen. *Svenska bioenergiföreningen* framför liknande synpunkter. Föreningen menar att mervärdesskattesystemet försvårar introduktionen av framför allt de förädlade biobränslena såsom briketter, pellets och pulver.

*Svenska kommunförbundet* delar kommitténs bedömning att en skärpt energibesättning är otillräcklig som styrmedel för en introduktion av inhemska bränslen i den takt som har förutsatts. Kommunförbundet anser att det är nödvändigt att statsmakterna långsiktigt garanterar lönsamhet för fastbränsleeldning om oljeberoendet skall minska i tillräcklig grad. Man finner det angeläget att mervärdesskattebefrielse av inhemska bränslen noga prövas. *Svenska Petroleum Institutet* tillstyrker att skatterna på inhemska bränslen reduceras eller helt tas bort för att öka landets försörjningstrygghet och minska sårbarheten.

Flera skrivelser har inkommit med synpunkter i frågan om mervärdesskatt på inhemska bränslen. *Kristianstads kommun* anför att kommunen i likhet med flera andra kommuner i landet varit angelägna om att använda inhemska bränslen i de kommunala värmeanläggningarna. Kristianstads kommun framhåller i skrivelsen att för att möjliggöra en konvertering till inhemska bränslen i kommunala anläggningar behövs som en minsta erfor-

derlig åtgärd att mervärdeskatten slopas för inhemska bränslen. *Torsby kommun* har framfört liknande synpunkter.

För egen del vill jag anföra följande. Oljeersättning med inhemska bränslen är en prioriterad del av oljeersättningsprogrammet. Mervärdeskatt på inhemska fasta bränslen motverkar att dessa bränslen används i bl. a. kommunala anläggningar och gruppcentraler. Ny teknik för småskalig miljövänlig förbränning och för förädling av inhemska bränslen utvecklas f. n.

Jag förordar därför att inhemska bränslen i likhet med andra bränslen undantas från skatteplikt enligt mervärdeskattelagen. Enligt 8 § 4) lagen (1968: 430) om mervärdeskatt undantas från mervärdeskatt bränsle för uppvärmning eller energialstring, dock inte ved och torv. En ändring bör göras så att undantaget från mervärdeskatt kommer att omfatta också ved och torv. En sådan ändring kan innebära att det i vissa fall kan uppstå svårigheter att avgöra om skatt skall utgå eller inte. Detta torde dock i huvudsak gälla fall där köparen är skattskyldig och där således en eventuell beskattning inte skulle få något genomslag. Med hänsyn härtill bör den nu föreslagna ändringen inte vålla några större tillämpningssvårigheter.

Vad gäller frågan om förmånsbeskattning av inhemska bränslen vill jag framhålla följande.

Den som äger eller brukar en jordbruksfastighet skall i princip beskattas för egna uttag från fastigheten. Sedan 1978 års taxering gäller dock undantag för vedbränsle till den egna bostaden (SkU 1976/77: 20, SFS 1977: 80). Ett sådant undantag har bedömts få positiva effekter från skogs- och miljövårdssynpunkt och kunna stimulera till användning av avfallsvirke för uppvärmningsändamål.

Som jag tidigare påpekat är inhemska bränslen en prioriterad del av oljeersättningsprogrammet. Jag har vid ett flertal tillfällen erfarit att användningen av framför allt halm och biogas som bränsle kan motverkas av den nuvarande förmånsbeskattningen och att detta kan leda till problem för bl. a. den utrustningstillverkande industrin. Jag anser det därför befogat att vidga den undantagsbestämmelse som f. n. gäller för vedbränsle till att gälla också andra bränslen. Uppvärmning av bostaden med bränslen som har tagits från den egna fastigheten bör således generellt vara fri från förmånsbeskattning. Har bränslen inköpts från utomstående bör dock givetvis nuvarande regler tillämpas även i fortsättningen. Detsamma gäller om det uttagna bränslet skall användas i annan näringsverksamhet som bedrivs av den skattskyldige eller för uppvärmning av en byggnad som är belägen på annan fastighet än den ifrågavarande jordbruksfastigheten.

Mot den nu redovisade bakgrunden förordar jag att anvisningarna till 21 § kommunalskattelagen (1928: 370) ändras på så sätt att uttag av bränslen till bostaden inte skall hänföras till intäkt av jordbruk eller skogsbruk.

### 2.2.2 Kol

Energiskatten är f. n. 6 kr. per ton för stenkolsstybb, koksstybb, stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen framställda av stenkol samt brunskolsbriketter. För koks och koksbricketter är skatten, 14 kr. per ton. För annan stenkol är skatten 12 kr. per ton. Skatteavdrag får göras för bränsle som används för annat än energiändamål. T. ex. kan koks användas både för reduktionsändamål (borttagande av syre ur järnoxider) och för uppvärmning av malm eller andra råvaror till smältor. Den kvantitet som åtgår för smältningen är fullt beskattad men för överskjutande bränslemängd som utgör reduktionsmedel får skatteavdrag göras.

Energiinnehållet i kol är ca två tredjedelar av energiinnehållet i olja. Energiskatten på olja blir fr. o. m. den 1 november i år 411 kr. per m<sup>3</sup>. En energineutral beskattning av kol skulle motsvara ca 275 kr per ton. Jag har tidigare (avsnitt 2.1) förordat att som en riktlinje för beskattningen av kol skall gälla att skatten på kol höjs i etapper tills skatten per energienhet är cirka hälften av skatten på olja.

Jag har med hänsyn härtill funnit att skatten på kol nu bör höjas till 97 kr. per ton. Detta innebär en mycket kraftig höjning från de nuvarande skattesatserna 6, 12 resp. 14 kr. per ton. En skattehöjning härutöver skulle nu innebära en alltför drastisk höjning, vilket skulle kunna medföra att det investeringsprogram som ingick i den ekonomisk-politiska propositionen inte kan genomföras. En höjning till 140 kr. per ton bör ske fr. o. m. den 1 januari 1985.

Skattesatsen 97 kr. per ton bör gälla för alla kolbränslen. Den nuvarande ordningen med tre olika skattesatser har medfört administrativa problem och svarar inte mot något energipolitiskt motiverat behov av differentiering. För kol-vätskeblandningar bör skatt utgå för det inblandade kolet med samma skattesats. Om det är fråga om en kol-oljeblandning kommer självfallet också den inblandade oljemängden att beskattas.

Vid remissbehandlingen av energiskattekommitténs betänkande har *Jernkontoret*, *Svenskt Stål AB* och *Svenska Stenkolsimportörers förening* påpekat att den av kommittén föreslagna skattehöjningen på kol och koks skulle leda till allvarliga konsekvenser för stålverken. Dessa remissinstanser framhåller att skatt på kol och koks som används för metallurgisk produktion helt saknar styreffekt eftersom dessa råvaror inte kan ersättas med andra råvaror. Någon energiskatt bör därför enligt dessa remissinstanser inte tas ut. Jag delar efter samråd med chefen för industridepartementet denna uppfattning. Kol och koks som används i metallurgiska processer bör undantas från beskattning. Detta kan lagtekniskt ske genom tillägg till 24 § lagen (1957: 262) om allmän energiskatt.

Det är angeläget att utbyggnaden av koleldade förbränningsanläggningar sker på ett planerat sätt så att såväl energiförsörjningsintresset som hänsynen till miljön tillgodoses. Flera åtgärder har vidtagits härför. Ytterligare åtgärder kommer att vidtas.

Koncessionsnämnden för miljöskydd har i ärenden om nya koleldade anläggningar ställt långtgående krav på miljöskyddsåtgärder. Riksdagen har (JoU 1981/82: 35, rskr 321) med anledning av proposition 1981/82: 151 om åtgärder mot försurningen uttalat att denna skärpta praxis bör gälla för de anläggningar som nu kan bli aktuella. Riksdagen har våren 1983 beslutat att införa ett investeringsstöd till anordningar för att minska utsläppen av svavel vid förbränning av kol (prop. 1982/83: 100 bil. 14, NU 22, rskr 166).

I min anmälan till den ekonomisk-politiska propositionen redovisade jag – efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet – uppfattningen att det finns anledning att återkomma till kolets miljöaspekter i ett senare skede, när erfarenheter har vunnits, nya forskningsrön har vidgat kunskapsramarna och pågående utredningar har avslutats och remissbehandlats. Vidare redovisades avsikten att genom fortsatta insatser på det internationella planet, bilateralt och inom ramen för konventionen om begränsning av långväga gränsöverskridande luftföroreningar, intensifiera arbetet för att nå en allmän minskning av svavelutsläppen i Europa.

Projektet Kol-Hälsa-Miljö (KHM-projektet), som bedrivits av statens vattenfallsverk i samarbete med berörda intressenter, överlämnade i april 1983 slutrapporten Kolets hälso- och miljöeffekter. Rapporten har utsänts på en omfattande remiss.

Enligt 2 § lagen (1981:599) om utförande av eldningsanläggningar för fast bränsle skall den som äger eller den som förfogar över en större eldningsanläggning samråda med den myndighet som regeringen bestämmer innan han avgör för vilket slag av fast bränsle anläggningen skall utföras. Myndigheten skall verka för att anläggningen utförs för inhemskt fast bränsle när detta är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Denna uppgift överfördes den 1 juli 1983 från statens industriverk till statens energiverk. Utredningen om styrmedel för näringslivets energihushållning, Grafströmska utredningen, har i betänkandet (SOU 1981:94) Energisamverkan stat-kommun-näringsliv föreslagit att den nuvarande samråds skyldigheten skall ersättas av en tillståndsprovning.

Jag avser att inom kort återkomma i frågan om tillståndsprovning av nya koleldade förbränningsanläggningar. Enligt min mening är det angeläget att ytterligare stärka samhällets möjligheter att aktivt styra kolintroduktionen.

### 2.2.3 Alternativa drivmedel m. m.

Jag behandlar i det följande frågor rörande beskattningen av blyfri bensin, motoralkoholer och motorgas. Jag har härvid förutom med chefen för finansdepartementet även samrått med chefen för kommunikationsdepartementet och chefen för jordbruksdepartementet.

Energiskattekommittén föreslog att skatten på *blyfri bensin* skall vara 30 öre lägre per liter jämfört med vanlig bensin. Den av kommittén redovisade avsikten var att skatteskillnaden mellan normalbensin och blyfri bensin skall vara tillräckligt stor för att stimulera införandet av blyfri bensin.

Bilavgaskommittén (Jo 1977: 08) har utrett frågor om luftvårdsproblem på grund av bilavgaser och behandlat bl. a. frågan om införandet av blyfri bensin. Kommittén lämnade i maj 1983 betänkandet (SOU 1983: 27–28) *Bilar och renare luft*. Betänkandet har sänts ut på remiss. Enligt min mening bör ställning tas till energiskattekommitténs förslag om skatterabatt för blyfri bensin samtidigt som ställning tas till bilavgaskommitténs betänkande.

Oljeersättningsdelegationen (I 1979: 01; OED) överlämnade hösten 1982 rapporten (Ds I 1982: 12) *Strategi för alternativa drivmedel*. I rapporten behandlades främst frågan om introduktion av *motoralkoholer*. En närmare plan redovisades för det fortsatta arbetet med introduktion av bränsle med i det närmaste 100 % metanol (M100).

I budgetpropositionen 1983 lämnade jag en redovisning av arbetet med introduktion av alternativa drivmedel och förslag till fortsatt inriktning (prop. 1982/83: 100 bil. 14). Jag framhöll därvid att de statliga insatserna främst bör gälla att utveckla användningen av M100. Jag anförde vidare att målet för de statliga insatserna bör vara att ge närmare underlag för ett beslut i slutet av 1980-talet i frågan om introduktion av M100 som drivmedel i större skala. Jag redovisade att den av OED föreslagna planen för det fortsatta arbetet visar vilka åtgärder som behöver vidtas under de närmaste åren för att ett sådant underlag skall kunna finnas mot slutet av 1980-talet.

OED anförde i sin rapport att den gällande skattesubventioneringen av MTBE (metyltertiärbutyleter) utgör ett av de avgörande hindren för låginblandning av metanol i bensin. Jag föreslog därför att skattesubventioneringen av MTBE skulle upphöra. Riksdagen har bifallit detta förslag (SkU 1982/83: 22, rskr 150).

Den av OED föreslagna planen för det fortsatta arbetet omfattar flera åtgärder för att ta fram underlag rörande användning av M100 i fordon. Bl. a. ingår i planen test av prototyper, ett första fältförsök med ca 20 provbilar och ett större fältförsök omfattande ca 200–300 fordon. Enligt OED kan den föreslagna planen finansieras inom ramen för befintliga resurser, främst genom det statliga energiforskningsprogrammet och genom oljeersättningsfonden. Förutom det ovan redovisade förslaget rörande beskattningen av MTBE föreslog OED inga skatteförändringar för att stödja genomförandet av planen.

Jag har tidigare (avsnitt 2.1) framhållit att beskattningen av energi bör utformas så att den främjar tillkomsten av de energiinvesteringar som enligt de energipolitiska riktlinjerna bör genomföras under 1980-talet. Detta innebär att en förutsättning för en energipolitiskt motiverad skattesubventionering av ett visst bränsle eller drivmedel bör vara att ett beslut om introduktion i större skala har fattats.

I likhet med OED finner jag att skatten på motoralkoholer inte nu bör förändras. Genomförandet av planen för introduktion av alternativa driv-

medel bör i nuvarande skede åstadkommas med andra styrmedel. I ett senare skede, när ställning har tagits i frågan om en större introduktion, bör en skattesubventionering av motoralkoholer kunna övervägas. F. n. gäller att skatten på motoralkoholer är något mindre än hälften av skatten på bensin. Energiinnehållet i metanol är hälften av energiinnehållet i bensin. Tills vidare bör vid eventuella skattehöjningar på bensin gälla att skatten på motoralkoholer höjs med hälften av skattehöjningen på bensin.

Energiinnehållet i *motorgas*, gasol för motordrift, är ca tre fjärdedelar av energiinnehållet i bensin. Skatten på motorgas är emellertid endast hälften av skatten på bensin. Jämfört med skatten på motoralkoholer är skatten på motorgas bara något högre, trots att energiinnehållet i metanol endast är ca två tredjedelar av energiinnehållet i motorgas. Skatten på motorgas är således subventionerad i förhållande till såväl skatten på bensin som skatten på motoralkoholer.

Vid de senaste årens skatteförändringar på motorgas har tillämpats de riktlinjer som föreslogs i prop. 1978/79: 115. Föredragande statsrådet anförde därvid följande (bil. 1 s. 89):

Jag ser det vidare som angeläget att även andra alternativa drivmedel än motoralkoholer utnyttjas. Ett näraliggande alternativ är motorgas, gasol för motordrift, som utöver att den kan komplettera nu utnyttjade drivmedel även har vissa fördelar från miljösynpunkt i jämförelse med motorbensin.

Med nuvarande uttag av skatt på gasol för nämnt ändamål synes det vara möjligt att viss övergång till gasoldrift inom bilparken kan komma att ske. En förutsättning härför har angivits vara att skatteuttaget på gasol i jämförelse med det totala skatte- och avgiftsuttaget på motorbensin inte förändras i väsentligt hänseende, dvs. att skatten på gasol inte ökar i sådan utsträckning att det blir olönsamt att gå över till motorgasdrift. Någon anledning att nu föreslå en höjning av skatten på gasol för motordrift föreligger inte. Den vidare utvecklingen inom motorgasområdet och inom syntetbränsleområdet torde i huvudsak få bestämma skatteuttagets vidare nivå. Som allmän inriktning bör därför enligt min mening t. v. gälla att nuvarande skatte- och avgiftsuttag på motorbensin relativt motorgas i huvudsak bibehålls.

Det skatte- och avgiftsuttag som gällde våren 1979 var 55 öre per liter för motorgas och 109 öre per liter för bensin. Vid de skattehöjningar på bensin som har vidtagits därefter har skatten på gasol höjts så att den har motsvarat 55/109 av skatten på bensin.

*Statens naturvårdsverk* anför i sitt yttrande över energiskattekommitténs betänkande att drift med motorgas i dag innebär vissa fördelar från miljösynpunkt, främst genom att den är ett blyfritt bränsle. Enligt verket visar emellertid undersökningar som har framkommit på senare tid att ökade kväveoxidutsläpp ibland uppstår vid motorgasdrift i jämförelse med bensindrif. Gasdrift medför å andra sidan i allmänhet utsläpp av kolväten som är mindre biologiskt aktiva än de utsläpp som erhålls vid dagens bensindrif. Verket framhåller vidare att bensindrivna bilar utrustade för blyfri bensin och avancerad avgasrening ger betydligt lägre föroreningsut-

släpp än gasdrivna bilar och detta till lägre kostnader. Enligt verket bör motorgas inte premieras i större utsträckning från miljösynpunkt än vad som har föreslagits för blyfri bensin (30 öre per liter). Motorgasen föreslås erhålla motsvarande skatterabatt som blyfri bensin men med beaktande av gasens lägre energiinnehåll.

För egen del vill jag framhålla följande. Motorgas är snarare ett komplement än ett alternativ till dagens drivmedel. Eftersom även motorgas är en petroleumprodukt, medför en introduktion av motorgas inte någon nämnvärd förbättring av försörjningstryggheten. En begränsad användning av motorgas innebär dock att erfarenheter erhålls från en användning av ytterligare ett drivmedel. En förutsättning för den övergång till motorgasdrift som har skett under senare år, torde ha varit den nu gällande skattesubventioneringen av motorgas. Subventioneringen bör därför inte minska drastiskt. Den nu gällande skattesubventioneringen av motorgas är betydligt större än den subventionering som föreslås av naturvårdsverket. Jag anser mot denna bakgrund att skatten på motorgas bör höjas i etapper tills skatten per liter är ca 60 % av skatten på bensin.

#### *2.2.4 Beskattning av elektrisk kraft*

Fr. o. m. den 1 juli 1983 är den allmänna energiskatten för elektrisk kraft 3 öre/kWh för industriabonnenter. Skatten är 5,2 öre/kWh för övriga abonnenter utom för abonnenter i vissa län och kommuner i främst norra Sverige för vilka skattesatsen i stället är 4,2 öre/kWh.

I detta sammanhang vill jag erinra om den särskilda skatt på vattenkraft som infördes den 1 januari 1983 (prop. 1982/83: 50, SkU 15, rskr 106). Denna skatt uttas av elproducenterna och utgår med 2 öre/kWh för elkraft producerad i vattenkraftsanläggningar tagna i drift före år 1973 och med 1 öre/kWh för elkraft producerad i vattenkraftsanläggningar som har tagits i drift under åren 1973 till 1977. För anläggningar som har tagits i drift efter år 1977 uttas inte någon sådan skatt. Införandet av denna skatt medför enligt min mening att skäl saknas för det av energiskattekommittén framlagda förslaget om en med avseende på produktionsätt differentierad elskatt. Frågan om beskattning av övervinster på vattenkraft har också lösts med den nya vattenkraftskatten. Denna skatt har vidare medverkat till att dämpa en tidigare växande handel med vattenkraftstillgångar. En begränsad teknisk justering av lagen kommer enligt vad jag har erfarit att senare föreslås av chefen för finansdepartementet. Därvid kommer vissa smärre oönskade importeffekter att behandlas.

Jag går nu över till att behandla frågan om användning av stora avkopplingsbara elpannor inom industrin och i fjärrvärmenäten.

I 1981 års energipolitiska beslut uttalade riksdagen att tillgänglig elproduktionskapacitet bör användas för att så effektivt som möjligt ersätta olja och att ett sätt att åstadkomma detta är att använda elpannor i fjärrvärmenät och inom industrin under perioder när elkraftproduktionen sker helt

med kärnkraft och vattenkraft. Riksdagen uttalade samtidigt att det är olämpligt att använda elpannor i fjärrvärmesystem om samtidigt någon del av landets elbehov täcks genom produktion i oljeeldade kraftvärmeverk eller mottrycksanläggningar.

För egen del vill jag anföra följande. Utformningen av elanvändningspolitiken under 1980-talet är en väsentlig del av energipolitiken. Från samhällsekonomisk synpunkt är det angeläget att tillgänglig vattenkraft och kärnkraft utnyttjas. Den förväntade goda tillgången på relativt billig elektrisk kraft bör i första hand komma industrin till godo. I andra hand bör den användas för uppvärmning. I enlighet med riktlinjerna för energipolitiken sker en del av oljeersättningen genom att olja för uppvärmning ersätts med el. Denna övergång får dock inte låsa oss vid en alltför hög elanvändningsnivå i framtiden.

Ett sätt att utan framtida låsningar ta till vara en betydande del av den för uppvärmning tillgängliga elenergin är att använda den i elpannor i fjärrvärmesystem. Vid utbyggnad av ett fjärrvärmesystem är det viktigt att möjligheterna till hushållning beaktas för att systemet inte skall låsas till en för hög värmeanvändning. Investeringar i stora elpannor är billiga och har kort avskrivningstid. Detta skapar förutsättningar för en framtida minskad värmeanvändning utan att de fasta avgifterna behöver höjas kraftigt. I fjärrvärmesystem där effektbehovet täcks av andra pannor, innebär användning av elpannor som är avkopplingsbara att de oljeeldade pannorna kan tillfälligt stängas av och värmeproduktionen övertas av elpannor när eltillgången så medger. Vid andra tillfällen under året, när kraftsituationen så påfordrar, kan värmeproduktionen åter övertas av de oljeeldade pannorna.

Mycket god tillgång till billig elkraft förekommer när produktionen sker med enbart vattenkraft och kärnkraft. Denna situation förutses uppträda vissa tider på året under ett begränsat antal år framöver. Vid andra tidpunkter kan dock olja komma att användas för elproduktion. Det är därför angeläget att de stora elpannornas användning kan styras med utgångspunkt från situationen i kraftssystemet. Denna styrning kan uppnås om elpannorna används inom ramen för s. k. tillfälliga abonnemang. I dessa ingår som villkor att kraftleverantören, när så erfordras av kraftsystemskäl, har rätt att avbryta leveranserna av elpannekraft. Om elpanneägarna skulle välja ordinarie abonnemang är det risk för att elpannorna kommer att utnyttjas även när oljeeldad kraftproduktion pågår.

En förutsättning för att investeringarna i avkopplingsbara elpannor skall bli så stora som är önskvärt från energipolitisk synpunkt är enligt min mening att fortsatt stimulans ges till användning av avkopplingsbara elpannor. Återbetalning av allmän energiskatt bör mot denna bakgrund kunna beviljas för elenergi som förbrukas i avkopplingsbara elpannor under tider då elenergin inte behöver ersättas av oljeeldad elproduktion i kraftsystemet. Det är väsentligt att denna återbetalning kommer konsumenten till

del och inte leverantören. Med hänsyn härtill är avsikten att statens pris- och kartellnämnd skall få i uppdrag att övervaka att avtalen utformas så att återbetalningen kommer konsumenten till del.

Reglerna för denna återbetalning bör gälla för åtminstone ett antal år framöver. Härigenom får kommunerna fasta planeringsförutsättningar. Effekterna av denna skatteåterbäring bör utvärderas så att ställning kan tas under år 1987 till frågan om behovet av fortsatt skatteåterbäring för avkopplingsbara elpannor.

Samtidigt finns det anledning att noga följa elanvändningens utveckling. Jag kommer under våren 1984 att förelägga regeringen förslag om en samlad kommunal energiplanering. Därvid kommer bl. a. att behandlas frågan om användningen av el för uppvärmningsändamål.

De nuvarande bestämmelserna om skattebefrielse för elleveranser till avkopplingsbara elpannor har vållat tolkningsproblem. För att lösa frågorna om kontroll och tillsyn samt för att underlätta riksskatteverkets tillämpning anser jag att skatt bör tas ut för användning av el i dessa pannor men att en möjlighet till återbetalning av skatten bör finnas om vissa klart angivna villkor är uppfyllda.

En återbetalning av den allmänna energiskatten bör kunna ske i fråga om skatt på elkraft som förbrukats i en elpanna med en effekt större än en megawatt om ingen oljebaserad elproduktion av energibalansskäl har förekommit dessförinnan inom landet under en sammanhängande period om minst fem dygn. Ett annat villkor bör vara att värmebehovet kan tillgodoses på annat sätt, dvs. genom förbränning av gasformiga, fasta eller flytande bränslen eller genom utnyttjande av värmepumpar eller spillvärme. Vidare bör krävas att mätaravläsning har gjorts i början och slutet av den period som återbetalningen avser. I fråga om inköpt kraft bör också krävas att abonnemanget innehåller villkor som ger leverantören rätt att avbryta leveranserna av elpannekraft när så erfordras av kraftsystemskäl. Det bör vara den som ansöker om återbetalning som har att visa att villkoren för återbetalning är uppfyllda. Den utredning som den sökande har bör vara framställd på ett sådant sätt att det lätt kan utläsas om villkoren är uppfyllda.

Enligt vad jag har inhämtat bör tillämpningen av här föreslagna regler inte vålla några praktiska problem. Inte heller bör det uppstå några kontrollproblem.

En bestämmelse om när skatteåterbetalning för avkopplingsbara elpannor kan medges bör föras in i en ny paragraf i lagen (1974:992) om nedsättning av allmän energiskatt. Vidare bör lagen kompletteras med möjlighet till återkrav vid felaktig återbetalning.

### 2.2.5 Skattebefrielse inom transportområdet

Enligt lagen (1957:262) om allmän energiskatt medges avdrag för skatt på motorbränsle som används för drift av järnväg, flygplan eller vissa

fartyg. Detsamma gäller för elektrisk kraft som levereras till kommunikationsföretag för bandrift. Enligt lagen (1961:372) om bensinskatt finns motsvarande avdragsregler för bensin som används för framdrivande av tåg och luftfartyg. För drift av bensindrivna fartyg inkl. fritidsbåtar får däremot endast beskattat bränsle användas. Genom en lagändring tidigare i år medges fr. o. m. den 1 maj 1983 inte heller avdrag för motorbrännolja som används i fartyg som används för fritidsändamål eller annat privat ändamål. I den proposition som föregick lagändringen (prop. 1982/83: 99) uttalade föredraganden att han avsåg att senare återkomma till frågan om undantagen för energi som används för drift av järnväg, flygplan och fartyg över huvud taget bör finnas kvar.

Energiskattekommittén har utifrån en strikt energipolitisk utgångspunkt framhållit att alla användare av energi bör betala energiskatt och att nuvarande undantag saknar energipolitisk motivering. Kommittén har emellertid funnit det omöjligt att f. n. låta SJ bära den kostnadsökning som skulle kunna uppstå om undantaget slopades. Av konkurrensskäl bör enligt kommittén undantagen för övriga trafikgrenar inte heller slopas. Kommittén föreslog därför att de nuvarande undantagens giltighet förlängs.

För egen del vill jag efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet anföra följande. Den del av den allmänna samfärdseln som skulle kunna komma i fråga för en beskattning är inrikestrafiken. En beskattning av den yrkesmässiga utrikestrafiken skulle leda till stora kontrollproblem och en överflyttning av inköpen av bränsle till annat land i de fall detta är möjligt. I likhet med vad kommittén har framhållit är en beskattning av den kollektiva spårbundna trafiken inte meningsfull f. n. Detsamma gäller också den yrkesmässiga sjöfarten och trafikflyget. En beskattning av trafikflyget skulle dessutom kräva att det nuvarande skattepliktiga området utvidgades. Den nuvarande skattefriheten för jetbränsle grundas inte på ett avdrag utan på att detta bränsle, flygfotogen, över huvud taget inte omfattas av skatteplikten.

Däremot bör enligt min mening en beskattning av den bensin som används i sportflygplan och andra privata plan kunna övervägas. Det bränsle som används för andra fritidsändamål, t. ex. i bilar och båtar, är redan i dag beskattat.

Systemet med skattefria inköp till flygklubbar och restitution av skatt har lett till administrativa och kontrollmässiga svårigheter för riksskatteverket. Till ansökningar om restitution har sökandena fogat kvitton från bl. a. bensinautomater. Några reella möjligheter att kontrollera att det köpta bränslet verkligen har använts i flygplanen torde inte finnas. Även bortsett från dessa svårigheter föreligger det inte några bärande skäl för att bibehålla skattefriheten för bränsle som förbrukas i flygplan när de används för fritidsändamål eller andra privata ändamål. Inte minst rättviseskäl talar för att också detta bränsle beskattas. Den åsyftade ändringen kan enklast uppnås genom att denna begränsning införs i 7 § 1 mom. d) lagen

(1961: 372) om bensinskatt. Den ändring i energiskattelagen som tidigare i år gjorts för fartyg, då de används för likartade ändamål, bör i förtydligande syfte ändras något och utvidgas till att också gälla luftfartyg.

De nu förordade ändringarna innebär att flyget fortfarande behåller sin skattefrihet då planen inte används för fritidsändamål eller privata ändamål. Detta gäller t. ex. bruksflyg, skogsbrandbevakning, målflygning, skolflyg, räddningstjänst, jordbruksflyg, trafikövervakning, frivilliga flygkåren, bogsering av segelflygplan och andra uppdrag som utförs mot ersättning. Avdragsrätten bibehålls också t. ex. då ett företag med eget flygplan utför transporter i den egna verksamheten. Taxiflyg och annat personflyg som utförs mot ersättning bör också fortsättningsvis få ske med skattefritt bränsle, även om passagerarnas ändamål med resan är fritidsbetonat.

### 3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har i samråd med chefen för finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1957: 262) om allmän energiskatt,
2. lag om ändring i lagen (1961: 372) om bensinskatt,
3. lag om ändring i lagen (1968: 430) om mervärdeskatt,
4. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370),
5. lag om ändring i lagen (1974: 992) om nedsättning av allmän energiskatt.

Med hänsyn till lagstiftningsärendets enkla beskaffenhet anser jag att något yttrande från lagrådet inte behöver inhämtas.

### 4 Hemställan

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

*dels* att antaga lagförslagen,

*dels* att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för den framtida energiskattepolitiken.

### 5 Beslut

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

## **Energiskattekommitténs sammanfattning av (SOU 1982: 16) Skatt på energi**

I föreliggande betänkande redovisar energiskattekommittén förslag till ny energibesättning samt belyser effekter i olika avseenden av denna beskattning.

I detta avsnitt ges en översikt av betänkandets disposition och huvudsakliga innehåll samt en sammanfattning av kommitténs förslag och en kortfattad redovisning av de bedömningar som legat till grund för förslagen. Vidare berörs de allmänna utgångspunkter som kommittén arbetat efter.

### **1 Direktiv**

Kommittédirektiven redovisas i sin helhet i appendix 1 (ej här).

Enligt direktiven är det angeläget att energibesättningen får en utformning som ger bästa möjliga energipolitiska styrfunktion samtidigt som de miljömässiga aspekterna tillgodoses och beskattningens statsfinansiella betydelse beaktas. Det framhålls särskilt att skatten bör utformas så att den främjar användning av sådana energivaror som ersätter olja.

Det ankommer inte på kommittén att överväga förändringar i den särskilda beredskapsavgiften för oljeprodukter.

Beträffande själva skatteutformningen anför direktiven att kommittén bör pröva möjligheterna att inrymma det nu energiskattebelagda området under mervärdesskatten samt införa en ny samhällsekonomiskt avvägd energiskatt i import- och producentledet. De sammanlagda skatteförslagen skall vidare tillföra staten oförändrade statsinkomster.

### **2 Betänkandets disposition**

Kapitel 1 innehåller en redogörelse för hur arbetet i kommittén varit upplagt samt kontakter med olika intressentgrupper.

Kapitlen 2–5 beskriver nuläget i ett antal avseenden. I kapitel 2 redovisas energisystemets struktur beträffande produktion, distribution och användning av olika energivaror. Här diskuteras också tekniska och ekonomiska möjligheter att höja verkningsgraden i olika energiomvandlings- och distributionsled. I kapitel 3 och 4 beskrivs nuvarande punktbesättning på energiområdet samt mervärdesskattesystemets generella uppbyggnad. I kapitel 5 redovisas nuvarande energibesättnings totala statsfinansiella avkastning samt fördelning på olika kategorier skattskyldiga.

I kapitel 6 redovisas och analyseras ett antal strategiska frågeställningar inför en omläggning av energibesattningen samt diskuteras vilka samband som råder mellan energipolitiken och övriga samhällsmål. Här kartläggs också de faktorer som påverkar energipolitikens långsiktiga inriktning samt energibesattningens begränsningar och möjligheter som styrmedel.

Tyngdpunkten i betänkandet ligger på kapitel 7 som innehåller kommitténs överväganden och förslag. Kapitel 8 inrymmer en kvantitativ effektredovisning av kommitténs förslag.

### 3 Allmänna utgångspunkter

Huvudmotivet för den här föreslagna omläggningen av energibesattningen är att denna bättre skall tjäna som energipolitiskt styrmedel. Sverige kan under de närmaste årtiondena bedömas stå inför omfattande svåra och kostnadskrävande omställningsproblem i energiförsörjningen. Oljeberoendet skall – enligt statsmakternas intentioner – väsentligt nedbringas. Oljeersättningsprogrammet innebär att oljeanvändningen i landet fram till år 1990 skall minska med 12 miljoner ton, vilket innebär att oljans andel av den totala energikonsumtionen skall minska från nu ca 60 % till 40 % år 1990. Därefter skall ytterligare minskning ske. Energiförsörjningen skall på sikt i huvudsak baseras på varaktiga, helst förnybara och inhemska energikällor med minsta möjliga miljöpåverkan. Nu föreliggande prognoser visar på svårigheter att realisera dessa mål. För att uppnå statsmakternas målsättningar erfordras mycket kraftigt tilltagna styrmedel. Betydelsen i sammanhanget av prisstyrning genom skatter och avgifter betonas särskilt i 1981 års energipolitiska riktlinjer som ett *huvudmedel* att genomföra energipolitiken.

Kommittén anser att en självklar utgångspunkt för ett minskat oljeberoende är ett effektivt energihushållningsprogram, men anser samtidigt det som tveksamt att redan under den närmaste tioårsperioden våga räkna med mycket stora resultat på grundval av energibesattningens dimensionering och inriktning. Man bör också med viss försiktighet motse effekterna av olika ekonomiska styrmedel eftersom kunskaperna om deras påverkan på ex. energianvändningen är ofullständiga. Därtill kommer ovissheten om den internationella prisutvecklingen på framförallt olja och kol.

Energiskattekommittén vill emellertid redan här markera att om statsmakternas ambitioner beträffande den framtida energiförsörjningen – inte minst i fråga om oljeberoendet – skall kunna realiseras måste flera och kraftigt tilltagna styrmedel sättas in.

De kalkyler beträffande energianvändningen år 1990 som redovisas i kapitel 8 är behäftade med relativt stor osäkerhet. Detta gäller i synnerhet om den totala nivån för energiförbrukningen. Men osäkerhet råder även i andra avseenden. Med de antaganden som beräkningarna bygger på pekar

de skattesatser som kommittén bedömt som möjliga bl. a. med hänsyn till sociala skäl, på att Sveriges oljeberoende år 1990 kommer att ligga över de 40 % som målsättningen anger.

Den av kommittén föreslagna skärpta energibeskattningen bidrar till att styra mot de långsiktiga energipolitiska målen men är enligt kommitténs mening otillräcklig att – som enda styrmedel – förverkliga de energipolitiska programmen. Risk föreligger exempelvis att introduktionen av inhemska bränslen kommer att gå långsammare än vad som förutsatts och att inte heller den beräknade kolintroduktionen kommer att uppnås inom det aktuella tidsperspektivet. Kommittén noterar mot denna bakgrund att statsmakterna enligt beslut av regering och riksdag år 1981 vid sidan av energibeskattningen kommer att sätta in andra typer av styrmedel – såväl administrativa som ekonomiska – samt information och rådgivning för att förverkliga de energipolitiska målen.

#### 4 Kommitténs förslag

##### *Beskattningsområdet*

- Nuvarande allmänna energiskatt slopas och ersätts av en mervärdeskatt på energi (dock med nedan angivna begränsningar) samt en ny energipolitisk styrmedelsskatt.
- Följande begränsningar i mervärdeskattens omfattning föreslås:
  - 1 drivmedlen bensin, gasol och motoralkoholer inryms ej under mervärdeskatten
  - 2 fjärrvärme och stadsgas ingår under mervärdeskattens 60 %-regel.

##### *Beskattnings storlek*

- Den nya styrmedelsskatten får samma statsfinansiella omfattning som nuvarande allmänna energiskatt.
- Det sammanlagda skatteintaget på energivaror i form av mervärdeskatt på energi samt ny styrmedelsskatt överstiger nuvarande energibeskattnings med ca 5 000 milj. kr., dvs. lika mycket som en mervärdeskattebeläggning enligt ovan kan beräknas ge.
- Det sålunda ökade skatteintaget återförs till konsumenterna genom en sänkning av den generella mervärdeskatteprocenten på alla varor och tjänster, innebärande att skatten på ett genomsnittshushåll i stort blir oförändrad.

##### *Skattesatsdifferentieringar*

Utifrån en för olika energislag framräknad energilikformig bas har skattesatsdifferentieringar skett i sänkande resp. höjande riktning, med hänsyn till en bedömning av energislagen med avseende på energipolitiska och miljöpolitiska syften.

- Skattesatsen enligt den nya styrmedelsskatten på *eldningsolja*, *motorbrännolja* m. m. föreslås uppgå till 250 kr./m<sup>3</sup> mot nu gällande 207 kr./m<sup>3</sup>. Tjocka eldningsoljor med mycket låg svavelhalt föreslås dock erhålla en skatterabatt på 100 kr./m<sup>3</sup>. Inkl. nuvarande beredskapsavgift på 89 kr./m<sup>3</sup> och mervärdesskatt uppgår skatten på Eo I för exempelvis hushållen till ca 700 kr./m<sup>3</sup>.
- *Kolskatten* höjes till 83 kr./ton, mot nu 12–14 kr./ton. Kommittén vill dock samtidigt markera den osäkerhet som f. n. präglar kolområdet vad gäller framtida miljökrav samt ev. krav på beredskapslagring. I den avvägning av kolskattens nivå som kommittén gjort har dessa ev. framtida kostnader för kolanvändning ej kunnat beaktas.
- *Inhemska fasta bränslen* träffas ej av den nya styrmedelsskatten, men – liksom i nuvarande ordning – av mervärdesskatt. Kommittén har i sin bedömning därvid även beaktat frågan om sådan vedråvara som används både för industriellt bruk och uppvärmningsändamål, men anser att berörd fråga lämpligen bör hanteras med administrativa styrmedel.
- Naturgasen beskattas med 50 kr./per 1000 m<sup>3</sup>.
- *Elskatten differentieras efter framställningssätt*. Kärnkraft- och vattenkraftverken påförs en skatt på 2 öre per utlevererad kWh. För övrig elkraft beskattas utnyttjad råvara. Elkraft framställd på basis av inhemska fasta bränslen går därmed fria från den särskilda styrskatten. Detsamma gäller vindkraften. Dessa typer av elkraft beskattas endast med mervärdesskatt. Inkl. mervärdesskatt kommer elbeskattningen för ej mervärdesskatteskyldiga att variera inom intervallet 6–9 öre/kWh. Näringslivets elskattebelastning stannar vid drygt 2 öre/kWh.
- Kommittén föreslår ingen förändring i det nuvarande totala skatteuttaget på *normalbensin*, däremot en skatterabatt på blyfri bensin. Denna skatterabatt skall vidare gälla miljövänliga alternativa drivmedel.

#### *Dispenser från energiskatt*

- Kommittén föreslår att skattebelastningen på vissa näringsområden som nu är helt befriade från energiskatt eller åtnjuter vissa dispenser från skatt, inte förändras. Dispensreglerna föreslås dock förändras så att beskattningen ger bättre incitament till energihushållning än f. n.

#### *Övervinster på vattenkraft*

- Kommittén anser att en sådan ev. beskattning ej skall ske inom energibeskattningsens ram.

#### *Övergångsbestämmelser*

- Kommitténs jämfört med nuläget skärptare energibeskattningsram kan bedömas främst beröra småhusägare med oljeeldning samt hyresgäster i flerfamiljshus med egen oljepanna. Kommittén föreslår därför en över-

gångsvis dämpning av skatteökningen på dessa hushållskategorier genom att under förslagsvis en tvåårsperiod låta eldningsoljorna beskattas enligt mervärdeskattens 60 %-regel. Härigenom skapas ökat tidsutrymme för en anpassning av dessa kategoriers energikonsumtion.

## Remissyttranden över energiskattekommitténs betänkande (SOU 1982: 16–17) Skatt på energi

### 1 Remissinstanser

Betänkandet (SOU 1982: 16–17) Skatt på energi har varit utsänt på remiss. Yttranden har avgetts av statens järnvägar (SJ), transportrådet, riksrevisionsverket (RRV), riksskatteverket (RSV), generaltullstyrelsen, statens pris- och kartellnämnd (SPK), universitets- och högskoleämbetet (UHÄ), statens naturvårdsverk, bostadsstyrelsen, statens industriverk (SIND), statens vattenfallsverk, energiforskningsnämnden, nämnden för energiproduktionsforskning, länsstyrelsen i Västerbottens län, mervärdeskatteutredningen (Fi 1971:05), vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05), energisparkommittén (I 1974:05), oljeersättningsdelegationen (I 1979:01), Hyresgästernas Riksförbund, HSB:s Riksförbund, Jernkontoret, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Kraftsam, Riksförbundet Eldistributörerna, Svensk Drivmedelsteknik AB, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Cellulosa- och Pappersbruksföreningen (SCPF), Svenska Elverksföreningen, Svenska Gasföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska Kraftverksföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Värmeverksföreningen, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO), Sveriges Bilindustriförening, Sveriges Fastighetsägareförbund, Sveriges Industriförbund, Sveriges Kemiska Industrikontor, Sveriges Stenkolsimportörers förening, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Trädgårdsnäringens Riksförbund.

UHÄ har bifogat yttranden från universiteten i Uppsala, Lund, Stockholm, Göteborg och Umeå.

Härutöver har yttranden inkommit från Fristående Remissinstitutet, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Stål AB, Swedegas AB, Sveriges Villaägareförbund och Sydgas AB.

### 2 Allmänna frågor och förutsättningar

Remissopinionens övervägande majoritet är negativ till det framlagda energiskatteförslaget. Endast ett fåtal remissyttranden stöder förslaget helt utan reservationer.

Förslagets utformning skulle enligt direktiven vara bestämd av främst energipolitiska mål. Enligt flertalet remissinstanser uppfyller förslaget inte denna målsättning. Avvikelser gentemot de energipolitiska målen har uppmärksamats i främst tre avseenden; otillräcklig styrning mot inhemska och förnybara energikällor, otillräckliga incitament för energihushållning

samt olämplig fördelning av styrning för energihushållning mellan näringslivet och hushållssektorn.

*Oljeersättningsdelegationen* menar att förslaget inte kommer att medföra nämnvärt ökade möjligheter att öka eller begränsa användningen av olika energislag i den riktning som har beslutats av riksdagen. *RRV* anser att förslagets styreffekter inte uppväger administrativa och andra nackdelar. Verket föreslår att skatteinstrumentet används för styrning av energiutvecklingen på längre sikt och att den kortsiktiga styrningen sker med andra styrmedel. *RRV* anser att arbetet på att bygga upp ett energiskattesystem som ger god energipolitisk och miljöpolitisk styrning kan utgå från den nuvarande energibesiktningen.

*Kraftsam* påpekar att målsättningen om energiskatten som ett energipolitiskt styrmedel genom begränsningar i form av dispenser och övergångsbestämmelser har inskränkts till att omfatta endast ca 25 % av energianvändningen. *LRF* menar att inhemska energikällor inte får det stöd som direktiven eftersträvade och anser att kommittén har varit mer intresserad av att skapa rättvisa mellan olika energisystem än att ge skattesystemet en energipolitiskt riktig utformning. *Statens vattenfallsverk* anser att kommittén sannolikt övervärderat möjligheten att med skatter styra mot energipolitiska mål.

*Energiforskningsnämnden* anser att kommitténs marknadsekonomiska betraktelsesätt borde ha kompletterats med en redovisning av konkurrensituationen mellan olika bränslen resp. mellan energitillförsel och energibesparingsåtgärder för olika aktörer. Nämnden anser att förslaget inte motsvarar givna direktiv och innehåller otillräckliga analyser av konsekvenser. Liknande synpunkter framförs av *HSB:s riksförbund*, *SIND*, *Juridiska institutionen vid Lunds universitet* och *Nationalekonomiska institutionen vid Göteborgs universitet*.

*Energisparkkommittén* menar att förslaget inte medför några påtagliga effekter från energihushållningssynpunkt. Kommittén anser mot bakgrund av de energipolitiska riktlinjerna att det därför finns anledning att se över det framlagda skatteförslaget.

*Energiforskningsnämnden* anser att ett skattesystem med mervärdeskatt försvagar incitamenten för energihushållning inom industrin. Bl. a. *Svenska kommunförbundet* och *Hyresgästernas Riksförbund* framför liknande synpunkter.

*Sveriges Industriförbund* motsätter sig föreslagen styrmedelsskatt då denna anses lika konkurrenshämmande för svenskt näringsliv som den nuvarande allmänna energiskatter. Förbundet anser inte att det är nödvändigt av energipolitiska skäl med en särskild styrmedelsskatt för industrin.

*Sveriges Kemiska Industrikontor* påpekar att flertalet energiintensiva industrier inom kemisektorn saknar substitut till använd energiråvara varför styrning medelst energiskatter är olämplig. *SCPF* anser det vara betänkligt att kommittén för en energibesparing motsvarande 5–7 % av 1979 års oljeanvändning vill pålägga industrin betydande kostnader.

*Transportrådet* anser att vid utformningen av skatteförslaget borde större hänsyn ha tagits till möjligheten att finna substitut. Inom transportsektorn kan olja som drivmedel inte ersättas i högre grad inom överskådlig framtid.

Flera remissinstanser anser att energiskatteförslaget inte kan bedömas isolerat från andra samhällseliga styrmedel. *TCO* finner det angeläget att en samlad bild av alla styrmedel snarast ges och läggs till grund för samhällets agerande.

*Svenska kommunförbundet*, *SABO* och *Hyresgästernas Riksförbund* framhåller den bristande rättvisan mellan olika konsumenter. Med det system för hyresavtal som i dag gäller för en stor del av bostadsmarknaden har hyresgästerna små möjligheter att påverka valet av uppvärmningssystem och därmed sin uppvärmningskostnad. Enligt *SABO* innebär skatteförslaget oacceptabla fördelningspolitiska effekter då man anser att en kompensation genom sänkt mervärdeskatt inte till fullo kan ersätta ökade kostnader för hyresgäster i lägre inkomstskikt. *Bostadsstyrelsen* anför liknande synpunkter.

Direktivens utformning berörs av några remissinstanser. *Jernkontoret* anser att oklara direktiv lett till den svårförståeliga utformningen av skatteförslaget. Liknande synpunkter framförs av *Sveriges Kemiska Industrikontor* och *Företagsekonomiska institutionen vid Stockholms universitet*.

*SCPF* anser att kommitténs uppdrag även borde ha omfattat en studie av energiprisernas framtida utveckling mot bakgrund av att energifrågan styrs av totalpriset, inte enbart av energiskattens nivå. *Sveriges Industriförbund* beklagar att direktiven inte uppmanar till industripolitiska hänsynstaganden då man anser att det primära målet under 1980-talet måste vara en förbättring av industrins konkurrenskraft. *Jernkontoret* framför liknande synpunkter.

Flera remissinstanser kritiserar att de stora förändringar som skett på energimarknaden under kommitténs arbete, bl. a. kraftiga oljeprishöjningar genom såväl ökade råvarupriser som skatter och avgifter, inte till fullo har beaktats vid utformningen av förslaget. Denna kritik framförs bl. a. av *transportrådet*, *statens naturvårdsverk*, *RSV*, *energisparkommittén*, *Svenska Gasföreningen*, *Svenska Kraftverksföreningen*, *Svenska Petroleum Institutet*, *Svenska Värmeverksföreningen* och *SABO*. Remissinstanserna anser att de kraftiga förändringarna av energipriserna delvis förändrar energiskatteförslagets förutsättningar. *SPK* framhåller att biverkningarna av stora energiprishöjningar kan vara betydande.

Vikten av att det framtida energiskattesystemet snabbt kan fastläggas betonas av *Svenska Gasföreningen*, *Svenska kommunförbundet*, *Sydgas AB* och *Swedegas AB*. *Sydgas AB* framhåller att om beslutet dröjer kan möjligheterna att nå ett positivt projektutfall i Sydgasprojektet reduceras.

### 3 Mervärdeskatt på energi

Förslaget att införa mervärdeskatt på energi tillstyrks av *Sveriges Industriförbund*, *Sveriges Kemiska Industrikontor*, *Jernkontoret* och *Svenska Gasföreningen*. Dessa remissinstanser liksom *statens vattenfallsverk*, *Svenska Kraftverksföreningen*, *Svenska Värmeverksföreningen*, *Kraftsam* och *SCPF* betonar vikten av att beskattningen av energi blir neutral och likformig med beskattningen av annan konsumtion. Vidare betonar flertalet av dessa remissinstanser vikten av att energibeskattningen genom införandet av mervärdeskatt blir likvärdig med den energibeskattnings som gäller i andra länder med vilka industrin konkurrerar. *SIND* menar att det utifrån samhällsekonomiska effektivitetsöverväganden finns starka skäl för en enhetlig beskattning som inrymmer alla varor och tjänster. *Svenska Elverksföreningen* tillstyrker förslaget men pekar på att rådande pris- och kostnadsskillnader mellan olika geografiska områden, konsumentgrupper och energislag samtidigt förstärks. Mervärdeskatt innebär dock en bättre anpassning till tariffstrukturen än olika former av styckeskatt. *Riksförbundet Eldistributörerna* menar att mervärdeskattesystemet innebär en högre skattebelastning för landsbygden eftersom glesbygd och landsbygd har de högsta elpriserna.

*Oljeersättningsdelegationen* framhåller den förenkling av energibeskattningen som ett inordnande i mervärdeskattesystemet innebär men pekar samtidigt på den ökade komplexitet och administrativa belastning som avstegen från en renodlad mervärdeskatt innebär. *RRV* framhåller att varje avvikelse från en ren mervärdeskatt innebär skatteadministrativa nackdelar och minskar skälen för att över huvud taget införa mervärdeskatt på energi.

Förslaget om reducerad mervärdeskatt på fjärrvärme och stadsgas avstyrks av *statens vattenfallsverk*, *Kraftsam*, *Svenska Kraftverksföreningen* och *Riksförbundet Eldistributörerna* som betonar att skatten bör vara neutral vad avser distributionsformerna. Några remissinstanser, däribland *Hyresgästernas Riksförbund*, *Svenska Värmeverksföreningen* och *Svenska kommunförbundet*, betonar nödvändigheten av att fjärrvärme och stadsgas får en reducerad mervärdeskatt för att kunna konkurrera med egen oljeeldning. *SABO* och *Sveriges Fastighetsägareförbund* anser det felaktigt att genom differentierad mervärdeskatt belasta egen oljeeldning med högre kostnader.

Kommitténs förslag skulle enligt *RSV* öka skattemyndigheternas arbete. Även länsstyrelsernas mervärdeskatteenheter skulle enligt verket inordnas i skatteadministrationen på energiområdet. Avgränsningsproblem skulle uppkomma vilket kräver utökade kontrollinsatser. Reduceringsreglerna försvårar också, enligt *RSV*, skattemyndigheternas arbete. Den av utredningen föreslagna omläggningen av energibeskattningen, ligger enligt *RSV*'s mening inte i linje med strävandena att förenkla och effektivisera

skatteadministrationen. Inom vissa näringsgrenar t. ex. jordbruksnäringen, anser verket att problem skulle uppkomma vid fördelningen av mervärdeskatten mellan den skattepliktiga och den privata verksamheten. Liknande synpunkter framförs av *mervärdeskattutredningen*, som också pekar på problem som uppkommer inom den kommunala sektorn. Utredningen anser att ett inordnande av energiområdet inom mervärdeskatten ger upphov till i många fall avsevärda tillämpnings- och kontrollproblem. Dessa problem, framför allt av fördelningskaraktär, kan framstå som måttliga i det enskilda fallet men berör ett mycket stort antal skattskyldiga och skulle, enligt utredningen, kräva en utökning av kontrollresurserna.

Genom att införa mervärdeskatt på samtliga energislag förlorar de inhemska bränslena, enligt *nämnden för energiproduktionsforskning*, en skattefördel vid försäljning till näringslivet eftersom mervärdeskatten på kol, olja och gas också blir avdragsgill liksom den nuvarande mervärdeskatten på torv och flis. *Svenska kommunförbundet* framför liknande synpunkter och framhåller nödvändigheten av att frågan om hel befrielse för inhemska bränslen noga prövas. *LRF* anser att kommitténs skäl att inte mervärdeskattbefria inhemska bränslen är mycket svaga. Mervärdeskatten blir inte heller neutral för olika användare av biobränslen. Varuproducerande företag kommer att få högre betalkraft för biobränslen än andra energikonsumenter. Även *Svenska Kraftverksföreningen* anser att oljan får förstärkt konkurrenskraft gentemot inhemska bränslen genom rätten till avdrag för ingående mervärdeskatt. *SCPF* pekar på att det redan nu föreligger konkurrens om vedråvaran mellan industrin och bränslesektorn. Utredningens förslag permanentar enligt föreningen en snedvridning till nackdel för industrin.

Förslaget att mervärdeskattbelägga dieseloljan men inte bensinen skapar, enligt *transportrådet*, fler problem än det löser. Mervärdeskatten innebär enligt rådet och *LRF* ett kostnadspåslag för icke mervärdeskattskyldiga. Utredningen har, menar rådet, inte redovisat hur en eventuell kompensation genom sänkt kilometerskatt skall utformas. *RSV*, *vägtrafikskattutredningen*, *Bilindustriföreningen* och *Svenska Taxiförbundet* framhåller också att konkurrensen mellan de två drivmedelsslagen rubbas om förslaget genomförs. En generell sänkning av kilometerskatten löser enligt *RSV* och *vägtrafikskattutredningen* inte denna snedvridning. *Bilindustriföreningen* framhåller att om man av särskilda skäl inte kan avstå från mervärdeskatt på dieselolja är det nödvändigt med full kompensation till den som inte har rätt till avdrag för ingående mervärdeskatt på sådan olja, eftersom detta är en förutsättning för att dieselfordon skall ha någon marknad i svensk personbilstrafik. *Naturvårdsverket* kan inte tillstyrka en ordning som innebär att en mervärdeskattskyldig som kompensation för införandet av dieseloljan under mervärdeskatten får sänkt kilometerskatt. Beskattningen skulle, menar verket, bli lägre än f. n. *Vägtrafikskattutredningen* och *mervärdeskattutredningen* pekar också på de problem som

uppstår i avdrags- och kompensationshänseende eftersom skatteplikt föreligger för godstransporter men inte för persontransporter.

#### 4 Mervärdesskatt i kombination med styrmedelsskatt på energi

Flertalet av de remissinstanser som tillstyrker en övergång till mervärdesskatt på energi representerar, såsom framgått, näringslivet och då framför allt industrin. Dessa remissinstanser avstyrker däremot förslaget om en kombination av mervärdesskatt och styrmedelsskatt på energi och framhåller att den industripolitiska aspekten bör få en större tyngd i valet av nytt skattesystem. Mot bakgrund av den i direktiven angivna utgångspunkten statsfinansiell neutralitet föreslår *Jernkontoret* att kol och olja belastas med en förhöjd mervärdesskatt.

En mervärdesskattebeläggning av energin kombinerad med en styrmedelsskatt får enligt intressenterna på bostadssektorn betydande bostadspolitiska effekter genom kraftigt höjda uppvärmningskostnader och därav betingade höjda boendekostnader. Förslaget avstyrks därför av *SABO*, *Sveriges Fastighetsägareförbund*, *HSB:s Riksförbund*, *Hyresgästernas Riksförbund* och *Sveriges Villaägareförbund*. *Svenska Petroleum Institutet* pekar på att omläggningen drabbar många villaägare och hyresgäster som inte har praktisk möjlighet att inom överskådlig tid övergå från olja till annat bränsle. För dessa måste övergången till mervärdesskatt te sig som en orimlig och orättvis ökning av deras boendekostnad. *Bostadsstyrelsen*, *SABO* liksom *Hyresgästernas Riksförbund* framhåller att kostnadsökningarna i stor utsträckning drabbar hushåll med förhållandevis låga inkomster. Riksförbundet framhåller att hushåll med låga inkomster ofta representeras av de flerbostadshusboende och att dessa genom förslaget kommer att subventionera näringslivet och de konsumtionsexpansiva hushållen. Sparmöjligheterna är också mindre för dessa grupper menar *bostadsstyrelsen*.

*RRV* betonar att förslaget fördelningsmässigt verkar regressivt. Energiskatterna ökar för hushållen i betydande omfattning. Den generella mervärdesskattesänkningen kompenserar en del men totaleffekten blir en viss ytterligare belastning av hushållen och en omfördelning till nackdel för låginkomsttagare och småhushåll. Övergången till mervärdesskatt leder enligt verket till en styrning av hushållen men inte av näringslivet trots att det enligt direktiven i hög grad är näringslivet som skall styras. *Energiforskningsnämnden* anser också att industrins incitament till att spara energi försvagas genom ett införande av mervärdesskatt på energi. *HSB:s Riksförbund*, *SABO* och *Sveriges Fastighetsägareförbund* framhåller risken för att kompensationen genom den allmänna mervärdesskattesänkningen med hänsyn till det statsfinansiella läget inte blir av. *Svenska Värme-*

verksföreningen åberopar risken för att mervärdeskatten av statsfinansiella skäl snart höjs igen.

## 5 Skattebefrielser m. m.

### *Industrin*

Som redan framgått av det tidigare har åtskilliga remissinstanser och då framför allt representanter för industrin framhållit att en övergång till en renodlad mervärdeskatt självfallet löser alla nuvarande problem med dispenser för energikrävande industrier. Enligt dessa innebär också en låg styrmedelsskatt uppenbara fördelar i detta hänseende. *Sveriges Industriförbund* och *Sveriges Kemiska Industrikontor* hemställer om generösa regler för nedsättningen i de fall styrmedelsskatt också införs. De av kommittén föreslagna modellerna är, enligt Kemikontoret, omöjliga att generellt tillämpa för kemisektorn eftersom varje företag i princip är unikt. Kemikontoret förordar i stället ett nedsättningsförfarande där belastningen av skatt och avgift begränsas till det lägsta värdet av 2% av producerad varas förädlingsvärde eller 1% av saluvärdet.

*SCPF* har studerat ytterligare två modeller förutom de två som kommittén behandlar och funnit att samtliga är behäftade med väsentliga svagheter. Om en styrs katt skall införas anser föreningen att nu gällande nedsättningsystem hellre bör provisoriskt bibehållas än ändras. Energiskattnivån bör fastställas för en treårsperiod och maximeras till 1% av försäljningsvärdet. Föreningen rekommenderar också att företag som producerar mottryckskraft och som blir berättigade till nedsättning får ett avdrag som motsvarar en teoretisk skatt på mottryckskraft för att härigenom stimuleras till att producera mottryckskraft. Vidare bör ev. dubbelbeskattnings effekter undanröjas för det fall att företag vidareförädlar massa som inköpts från annat företag.

*Swedegas AB* och *Svenska Gasföreningen* understryker vikten av att ett dispensystem för industrin också omfattar eventuell skatt på naturgas.

*Jernkontoret*, *Svenskt Stål AB* och *Svenska Stenkolsimportörers förening* anser att den föreslagna styrmedelsskatten på kol och koks som används för metallurgisk produktion helt saknar styreffekt eftersom dessa råvaror inte kan ersättas med andra produkter. En beskattning skulle däremot leda till allvarliga konsekvenser för stålverken. Dessa remissinstanser liksom *Sveriges Industriförbund* och *Sveriges Kemiska Industrikontor* betonar därför nödvändigheten av att energiskatt inte utgår på dessa energiråvaror.

### *Trädgårdsnäringen*

*Trädgårdsnäringens Riksförbund* anser det motiverat att trädgårdsnäringen får behålla sin nuvarande nedsättning. Förbundet förordar dessut-

om att nedsättningen utvidgas så att den omfattar även skatt på elkraft som används för annat ändamål än uppvärmning.

### *Samfärdseln*

*SJ* framhåller nödvändigheten av att även fortsättningsvis behålla skattefriheten för den energi som används för tåg- och tåg färjedrift. En ändring skulle ytterligare försämra konkurrensförutsättningarna. *RSV* har inga invändningar mot att denna skattefrihet bibehålls men betonar att det förekommer kontrollproblem i fråga om befrielse från energiskatt på diesellojla till fartygsdrift, bl. a. till fritidsbåtar. *RRV* menar att den nuvarande skattefriheten för viss samfärdse! är svår att förstå utifrån energipolitiska utgångspunkter och att skälet till att bibehålla denna skattefrihet, nämligen att *SJ* inte skulle klara en ökad skattebelastning, inte är acceptabelt.

## 6 Elektrisk kraft

Betydelsen av skattefrihet för viss överskottskraft betonas av *Svenska Värmeverksföreningen*, *Kraftsam*, *Svenska Kraftverksföreningen*, *Svenska Elverksföreningen* och *statens vattenfallsverk*. En sådan befrielse bör utgå i minst samma omfattning som hitintills. Förutsättningen bör vara att elproduktionen inte nämnvärt sker med olja och omfatta förutom elpannor och värmepumpar även andra avkopplingsbara anläggningar. Beslut om sådan befrielse bör också meddelas för längre perioder än ett år. En skattereduktion under samma tid bör, enligt *Swedegas AB*, även omfatta naturgas.

*Hyresgästernas Riksförbund* anser det viktigt att den avkopplingsbara elkraften i första hand utnyttjas i stora värmeproduktionsanläggningar. *HSB:s Riksförbund* och *Sveriges Fastighetsägareförbund* efterlyser stimulanser som skulle leda till en ökad användning av elenergi under sommartid.

*Svenska Värmeverksföreningen* tillstyrker inte kommitténs förslag utan anser i stället att nuvarande regler för skattebefrielse bör gälla också fortsättningsvis.

*Svenska Bioenergiföreningen* önskar snarast avskaffa skattebefrielsen för överskottskraft, då man anser att denna gör åtskilliga fastbränsleinvesteringar olönsamma. Alternativt vill föreningen att befrielsen riktas mot väl avgränsade konsumentkategorier med behov av samhälleligt stöd och utan omedelbar möjlighet att utnyttja inhemska bränslen.

Förslaget att beskatta fjärrvärme med reducerad mervärdeskatt men att inte göra motsvarande reduktion för elenergi får kritik av bl. a. *statens vattenfallsverk*, *Kraftsam* och *Riksförbundet Eldistributörerna*. Man framhåller att elenergi liksom fjärrvärme är en distributionsform för energi och att elenergi liksom fjärrvärme kan produceras med många olika energislag.

Den argumentation för reducerad mervärdeskatt på fjärrvärme som kommittén anför, anser remissinstanserna vara giltig även för el och annan ledningsbunden energi. Fjärrvärmens är lämpligast vid hög värmetetthet medan glesare bebyggelse med fördel försörjs med elenergi.

*Kraftsam* anser att för att komma tillrätta med de speciella konkurrensförhållanden som kan föreligga mellan fjärrvärme och egen oljeeldning bör andra metoder än skattesubventionering tillämpas. Ett sätt kan vara att reducera de nuvarande subventionerna till individuella panncentraler i flerfamiljshus inom områden som avses försörjas med fjärrvärme.

Elskattens energipolitiska utformning kommenteras av flera remissinstanser. *Energiforskningsnämnden* anser att frågan om elenergens långsiktiga beskattning inte behandlats tillfredsställande. De skatterabatter för elenergi som kommittén föreslår kan innebära att kärnkraftsavvecklingen försvåras. Energihushållningen inom industrin kan komma att begränsas, med den skattesänkning som föreslås av kommittén, hävdar *statens naturvårdsverk*. *RRV* menar att det redan i nuläget finns starka incitament för övergång till elvärme.

*LRF* menar att förslaget kommer att innebära en stark ökning av elanvändningen och förutser stora svårigheter med introduktionen av inhemska bränslen. Detta gäller i synnerhet för större förbrukare, där en skärpning av elbeskattningen är nödvändig för att nå den energipolitiska målsättningen vad gäller användningen av torv och biobränslen. Även *Svenska Bioenergiföreningen* framför liknande synpunkter.

*Svenska Elverksföreningen* förordar en höjning av gränsen för mervärdeskatteskyldigheten för små vattenkraftverk till generatoreffekter större än 100 kW.

*Sveriges Industriförbund* och *Sveriges Kemiska Industrikontor* anser inte att någon särskild styrs katt skall utgå på elenergi till industrin. Industriförbundet anser styrs katten obehövlig även för övriga användare. Huvudargumentet mot styrs katt inom industrin är att en sådan katt leder till konkurrensnackdelar på exportmarknaden. Man menar dessutom att något incitament för ytterligare energihushållning inte krävs. Om styrs katt på elenergi ändå införs erfordras mycket generösa nedsättningsregler.

*Kraftsam* och *Svenska Kraftverksföreningen* anser det vara felaktigt att belägga elimport med styrmedelsskatt. *Kraftsam* påpekar att elimporten till övervägande del utgörs av vattenkraft från Norge och Finland eller kolbaserad kraft från Danmark och Finland. En styrmedelsskatt kommer att leda till en felaktig optimering av elproduktionen i det samkörande nordiska elsystemet. Generellt anser *Kraftsam* att det finns klara nationalekonomiska motiv att vara återhållsam med elbeskattningen under de närmaste åren. En alltför hög beskattning kan innebära ett ofullständigt utnyttjande av landets elproduktionsresurser och ökad oljeimport.

*SCPF* är negativ till styrmedelsskatt på el och hävdar att denna skulle bromsa upp den pågående övergången mot vidareförädling och råvaru-

snåla processer inom skogsindustrin till förfång för exportintäkter och bibehållen sysselsättning.

*Hysesgästernas Riksförbund* noterar att förslaget innebär att elvärmeabonnenter skall beskattas med ca 1 000 kr. per lägenhet och år medan oljevärmda lägenheter skall beskattas med drygt 2 000 kr. per lägenhet och år. Riksförbundet anser inte att eluppvärmning bör premieras i förhållande till andra energikällor då det inte finns utrymme för alla boendekategorier att utnyttja billig elvärme.

## 7 Fjärrvärme

Kommitténs förslag att tillämpa mervärdeskattelagens 60%-regel för fjärrvärme får litet stöd av remissinstanserna.

Att differentiera skatteuttaget för olika former av ledningsbunden energi, dvs. el, fjärrvärme och gas är olämpligt ur optimerings- och rättvisesynpunkt anser *statens vattenfallsverk*, *Kraftsam*, *Riksförbundet Eldistributörerna*, *Svenska Kraftverksföreningen*, *SABO* och *Sveriges Fastighetsägareförbund*. Flera instanser anser att fjärrvärmens kapitalkostnadsproblem bör lösas genom subventionerade lån m. m. *SABO* menar att subventioneringsgraden för fjärrvärme redan i nuläget är tillräcklig.

*HSB:s Riksförbund* påpekar att enskilda fastighetsägare i motsats till fjärrvärmeverk skall betala mervärdeskatt för investeringar i produktionssystem. Med differentierade eltaxor, som inom en snar framtid kommer att erbjudas även mindre abonnenter, kommer elpriset vintertid enligt *Svenska Kraftverksföreningen* att vara högre än motsvarande fjärrvärmekostnad. Föreningen finner därför inga skäl att differentiera skatten på fjärrvärme relativt skatten på el. Föreningen anför vidare tillsammans med *Kraftsam* som skäl mot en sänkning av mervärdeskatten att värmeverkens intresse att konvertera från olja till fastbränsle därigenom minskar. Detta är olyckligt då fastbränsle mest praktiskt eldas i större anläggningar.

*Statens naturvårdsverk*, *Svenska Värmeverksföreningen* och *Hysesgästernas Riksförbund* stödjer kommitténs förslag. Naturvårdsverket anser att miljöskäl och möjligheten till utbyggnad av värmeunderlag för mottryckskraftsproduktion talar för en särskild mervärdeskatt på fjärrvärme. Värmeverksföreningen påpekar att full mervärdeskatt innebär att fastighetsägarnas intresse att ansluta sig till fjärrvärmenätet minskar. Ur energipolitisk synvinkel är detta inte önskvärt, vilket motiverar sänkt mervärdeskatt. Enligt föreningen innebär reducerad skatt inte att värmeverken kommer att bibehålla oljebaserade anläggningar i större utsträckning än vid full skatt. I stället kan motsatsen inträffa vid högre skatteuttag om detta leder till en minskad anslutningstakt.

## 8 Olja

Kommitténs förslag till beskattning av oljeprodukter ifrågasätts av ett stort antal remissinstanser. Flertalet anser att beskattningen träffar fel brukargrupp och att den miljöberoende differentieringen av styrmedelsskatten inte är fullt logisk.

*Statens naturvårdsverk* anser dock att den högre oljebeskattningen kommer att bidra till ökad energihushållning samt lägre oljeanvändning.

Enligt *Svenska Petroleum Institutet* kan den föreslagna modellen för beskattning av olja med hänsyn till oljans innehåll av enskilda miljöskadliga komponenter, t. ex. svavel, bly etc., endast bli godtycklig då en bedömning av miljöpåverkan vid och efter förbränning är synnerligen komplex. Sådan beskattning kan leda till att bränslenas sammansättning och egenskaper förändras i icke önskvärd riktning. Institutet anser med stöd härav att eventuella haltbegränsningar i oljekomponenter bör ske genom administrativa bestämmelser och krav.

*Hyresgästernas Riksförbund* anser att miljörabatten för vissa oljeprodukter är ologiskt utformad. Förbundet exemplifierar med tjockolja som föreslås få 100 kr. skattelindring per m<sup>3</sup> trots svavelinnehåll upp till 0,7% medan den lättare oljan med svavelinnehåll under 0,3% inte miljörabatteras. Hyresgästernas Riksförbund anser att samhällets miljökrav i stället bör regleras genom krav på tekniska förbättringar.

Flera instanser anser en skatthöjning på olja för industrin obehövlig. *Sveriges Industriförbund* och *Sveriges Kemiska Industrikontor* finner, mot bakgrund av bl. a. kraftigt höjda oljepriser, att inga energipolitiska skäl talar för att särskild styrs katt skall tas ut av industrin.

*Kraftsam* och *Svenska Kraftverksföreningen* anför att styrs katten bör begränsas till att omfatta endast olja. Man pekar bl. a. på det faktum att nuvarande förslag innebär att för mervärdeskattepliktiga brukare får olja en förbättrad konkurrenskraft gentemot kol och inhemska bränslen. Även *SCPF* anser att styrs katt endast skall utgå på olja, dock inte på ett så högt belopp att värmeverkens betalningsförmåga för virke utgör ett hot mot skogsindustrin. Flera instanser, bl. a. *RRV* och *Hyresgästernas Riksförbund*, menar att skatthöjningarna på olja huvudsakligen påverkar hushållen och träffar därigenom den kategori som har svårast att ersätta olja med fastbränsle. *Sveriges Fastighetsägareförbund* anser det vara felaktigt att genom differentierad mervärdes katt belasta egen oljeeldning med högre skatt än eldning med olja i fjärrvärmeverk.

*Juridiska institutionen vid Lunds universitet* finner den till två år begränsade övergångsperioden med reducerad mervärdes katt för olja för kort. Man påtalar den därigenom uppkomna risken för kapitalförstörelse genom för tidig utrangering av väl fungerande oljepannor.

*Riksförbundet Elddistributörerna* däremot anser övergångsperioden som onödig och hävdar att energilikformig beskattning bör gälla omedelbart.

*Sveriges Villaägareförbund* motsätter sig ytterligare försämringar av småhusägarnas ekonomiska situation. Småhusägare med stora lån och oljeuppvärmning drabbas hårdast av kommitténs förslag.

## 9 Natur- och stadsgas m. m.

*Statens naturvårdsverk* anser naturgasen vara mycket lämplig från miljösynpunkt. Av detta skäl anser verket att kommittén borde ha följt det förslag som verket framförde till utredningen.

*Svenska Gasföreningen* pekar på den negativa styreffekt som uppstått genom att energiskattefrågan inte nått en snabb, tillfredsställande lösning. Man anser att Sydgasprojektets framtida utfall f. n. mycket beror av om energiskattebeslut kan tas utan onödig tidsutdräkt.

Föreningen anser att statens naturvårdsverks förslag till miljömässig differentiering till viss del har eliminerats av kommittén genom en halvering av miljörabatten. Föreningen vänder sig mot det resonemang som legat till grund för reduktionen och hävdar att naturgasen genom import från närbelägna länder via fast rörledning inte innebär en minskad försörjningstrygghet. Man hävdar vidare att naturgasen måste tillskrivas sitt fulla miljövärde och därför helt befrias från styrs katt.

Om importerad energi måste beläggas med särskild skatt vill man när det gäller naturgas skilja mellan rörimporterad gas och fartygsimporterad gas.

Föreningen förutsätter att kommitténs förslag om 60% mervärdesskatt för fjärrvärme och stadsgas även skall gälla naturgas. Föreningen anser att de dispenser från energiskatt som gäller för vissa industrier även skall gälla skatt på naturgas.

*Sydgas* och *Swedegas AB* framför liknande synpunkter. *Sydgas* påpekar även att naturgas föreslås få en lägre miljöbetingad skatterabatt än lågsvavlig tjockolja, vilket av *Sydgas* anses som ologiskt då miljöbelastningen är betydligt lägre för gas än för olja. *Sydgas* anger också att det i *Sydgas* projektet inte uppstår någon konkurrens mellan naturgas och inhemska bränslen.

*Swedegas AB* föreslår en skattereduktion för naturgas liknande den som tillämpas för avkopplingsbar elkraft.

I en särskild komplettering till sitt yttrande har *Swedegas AB* tillsammans med *Sydgas* genomfört beräkningar av total skattebelastning för naturgasabonnenter om kommitténs förslag med 100% mervärdesskatt genomförs. Resultatet visar en skattehöjning med 5 till 5,5 öre per kWh. Resultatet blir att flerfamiljshus med naturgas får en större skattehöjning än motsvarande hus med oljeledning.

*Riksförbundet Eldistributörerna* finner inga särskilda skäl ur energipolitisk eller försörjningspolitisk synvinkel att ge naturgasen en skattereduktion jämfört med nordsjöoljan. Vad gäller stadsgasen anser förbundet att

den föreslagna mervärdeskattereduktionen innebär en diskriminering av elenergin, som i många applikationer direkt konkurrerar med stadsgas.

*Svenska Petroleum Institutet* frågasätter logiken i kommitténs resonemang för en hårdare beskattning av olja än av naturgas. Institutet påpekar att Sverige under senare år har importerat allt mer olja från oljefälten i Nordsjön. Samma områden svarar för produktion av den naturgas som skall importeras. Risken för avspärningar bör därför inte vara större för oljan än för naturgasen och energilikformig beskattning bör därför tillämpas.

*Svenska Gasföreningen* anser att stadsgas bör betraktas som en oljeersättning, trots att den är oljebaserad. Skälet är att stadsgas i många delar av landet bibehålles endast för att kvarhålla marknad och nät i väntan på en naturgasintroduktion. Föreningen påpekar också en oklarhet i kommitténs förslag vad gäller beskattning av stadsgasens råvara. Kommittén anför att man ej har för avsikt att ändra nuvarande energibeskattnings. Samtidigt påförs gasolen en skatt på 100 kr. per m<sup>3</sup> medan lättbensin i dag belastas med 16 kr. per m<sup>3</sup> vid användning för gasframställning.

*Svenska Gasföreningen* konstaterar att tillvaratagandet av biogasenergi i form av elkraft genom kommitténs förslag kan effektiviseras. Föreningen finner detta synnerligen tillfredsställande. Gasol bör enligt föreningen miljömässigt behandlas som naturgas.

## 10 Kol

Remissyttrandena över förslaget till beskattning av kol visar två aspekter. Ungefär hälften av remissinstanserna anser den föreslagna kolskatten för låg från miljösynpunkt och önskar en höjning och differentiering. Övriga anser att kolskatten ej bör höjas då detta inte ger några nämnvärda styreffekter.

*Statens naturvårdsverk*, *HSB:s Riksförbund* och *Riksförbundet Eldistributörerna* anser att energilikformig beskattning borde ha införts för såväl kol som olja. Naturvårdsverket anser vidare att miljörabatter bör införas för renade bränslen, t. ex. kol-vätskeblandningar och bränslen med naturligt låg svavelhalt. Verket finner det angeläget att reducera svavelhalten under nu gällande normer för såväl kol som olja. En skatterabatt bör sättas så att marginalkostnaden per ton avskilt svavel blir lika stor oavsett bränsle.

*SIND* anser att en ytterligare höjning av kolskatten inte skulle medföra några förbättringar av konkurrenskraften för inhemska bränslen. Som skäl för denna uppfattning anför verket att kol och inhemska bränslen inte konkurrerar på samma områden. Verket förutsätter att kolets introduktion kommer att bero av ställda miljökrav. Man anser att miljöbeskattning är en

olämplig väg för styrning av användningen av olika bränslen, då miljöeffekterna till stor del sammanhänger med använd förbränningsteknik.

*Oljeersättningsdelegationen* menar liksom industriverket att styrmedelsskatten på kol i praktiken kommer att försvåra ersättandet av olja med kol, eftersom torv och skogsbränslen inte är reella alternativ i värme- och kraftvärmeverk i stora tätorter.

*Kraftsam* och *Svenska Kraftverksföreningen* menar att den höga styrmedelsskatten på kol innebär att olja får alltför stor konkurrenskraft för energianvändare med rätt till mervärdeskatteavdrag. Kraftsam anser det därför nödvändigt att under en övergångstid inte ta ut någon styrmedelsskatt på kol.

*Statens vattenfallsverk* anför att för att underlätta introduktionen av kol synes det riktigt att åtminstone till en början favorisera kolet. På sikt bör dock kolet enligt verket jämföras med andra importerade bränslen.

*Jernkontoret* anser att styrmedelsskatten inte är något lämpligt instrument för att skapa en säkrare energiförsörjning. En global bränslekris torde leda till knapphetsprisstegring på såväl kol som olja. Det saknas därför enligt Jernkontoret vägande skäl att införa föreslagen styrmedelsskatt. För att uppnå direktivens krav på statsfinansiell neutralitet föreslår Jernkontoret att mervärdeskatteprocenten för olja och kol ökas i erforderlig omfattning.

*Svenska kommunförbundet* anser att inhemska bränslen inte får tillräckligt stöd genom det föreslagna skattesystemet. Genom den föreslagna mervärdeskatten blir kol ett billigare alternativ vilket förbundet anser felaktigt.

Att kol inte hittills kommit till större användning i Sverige beror enligt *Svenska Petroleum Institutet* inte på att priset varit för högt utan på den osäkerhet som råder om miljökraven och prisutvecklingen på sikt. En styrmedelsskatt förlorar därmed funktionen av styrmedel och framstår som en fiskal avgift. Institutet drar därav slutsatsen att styrmedelsskatten bör utgå energilikformigt på all importerad fossil energi.

*Svenska Stenkolsimportörers Förening* menar att någon allvarlig konkurrenssituation mellan kol och inhemska bränslen inte föreligger. Tillgången på inhemska bränslen är koncentrerad till skogsområden, främst i Norrland. Genom sitt relativt låga värmeinnehåll tål dessa bränslen endast korta transporter. Deras lämplighet är vidare mest framträdande i mindre och medelstora anläggningar medan kol på grund av höga anläggningskostnader fördrar betydligt större enheter. Kolets geografiska användningsområde kommer främst att vara i anslutning till hamnar. Föreningen avstyrker mot ovan angiven bakgrund en höjning av beskattningen på kol.

Remissinstansernas synpunkter beträffande kol och koks som används för metallurgisk produktion har redovisats i avsnitt 5.

## 11 Inhemska bränslen

Enligt *statens naturvårdsverk* är det angeläget från miljösynpunkt att inhemska bränslen som träbränslen och torv blir av betydande storlek. Verket önskar en utredning om vilken skatteskillnad som krävs mellan olja och inhemska bränslen för att åstadkomma detta. Liknande synpunkter framförs av *energiforskningsnämnden* och *nämnden för energiproduktionsforskning* som menar att förslaget i nuvarande utformning verkar till inhemska bränslens nackdel.

*Statens vattenfallsverk* och *Jernkontoret* menar att styrmedelsskatt är en olämplig form av styrning för att gynna inhemska bränslen. Dessa främjas bäst genom direkt utvecklingsstöd och förmånliga investeringsvillkor, på det sätt som f. n. äger rum. Liknande synpunkter framförs av *oljeersättningsdelegationen* som bedömer att effekterna av kommitténs förslag för ersättning av olja med inhemska bränslen inte kommer att vara nämnvärt stora. Delegationen anser vidare att styrmedelsskatten på kol, som av kommittén ansetts ge inhemska bränslen en skatteförmån, snarare innebär en reducerad oljeersättning med kol.

*Jernkontoret* anför angående skogsenergi inom stålindustrin att en styrmedelsskatt som favoriserar inhemska bränslen där inte har någon positiv effekt. Stålindustrins processer kräver så höga temperaturer, 600–1 750°C, att andra energislag än el, kol, olja och högvärdig gas är uteslutna. Jernkontoret anser inte att betänkandet ger belägg för att skatteförslaget innebär en lämplig avvägning mellan minskat importberoende för energi inom industrin och generellt höjda kostnader med följande konkurrensnackdelar.

*LRF* är starkt kritiskt till kommitténs förslag. Förbundet anser inte att förslaget ger tillräcklig stimulans till övergång från olja till inhemska bränslen. Den övergång till elenergi som pågår gör det särskilt angeläget att beskattningen utformas så att en kraftig övergång till inhemska bränslen kommer till stånd. De skattetekniska förändringar förbundet vill göra är en total befrielse från skatt för inhemska bränslen. En mervärdeskattebeläggning av inhemska bränslen verkar inte konkurrensneutralt utan gynnar mervärdeskattepliktiga köpare. Det finns enligt förbundet en risk för att detta kan leda till dålig resursanvändning. Förbundet anför också sysselsättnings- och handelsbalansskäl för ett system som gynnar inhemska bränslen.

*Svenska Bioenergiföreningen* framför liknande synpunkter samt begär att en utredning skyndsamt tillsätts för att utvärdera de samhällsekonomiska effekterna av en kraftigt utökad biobränsleanvändning i Sverige.

*SCPF* behandlar i sitt yttrande bl. a. den snedvridning av virkesmarknaden som blir följden av utredningens förslag. En höjning av skatterna för all energi relativt inhemskt bränsle innebär en ökad betalningsförmåga för bl. a. virke. Frågan har av kommittén behandlats alltför lättvindigt genom

hänvisning till administrativa styrmedel. Skogsindustrin kan om kommitténs förslag genomförs få svårt att hävda sig på virkesmarknaden då man knappast kan kompensera sig genom höjda priser på exportmarknaden.

*Svenska kommunförbundet* instämmer i kommitténs bedömning att skärpt energibeskattnings är otillräcklig som styrmedel för introduktion av inhemska bränslen i den takt som förutsatts. Enligt förbundet föreligger behov av särskilt stöd för sådan användning i andra byggnader än bostadshus. Kommunförbundet anser att det är nödvändigt att statsmakterna långsiktigt garanterar lönsamheten för fastbränsleledning om oljeberoendet skall minska i tillräcklig grad. Man finner det även angeläget att mervärdesskattebefrielse av inhemska bränslen noga prövas. De skatteadministrativa problem som kommittén anför bör enligt kommunförbundet kunna lösas.

*Svenska Petroleum Institutet* anser att skatt på inhemska bränslen bör kunna reduceras eller helt tas bort för att öka landets försörjningstrygghet genom en minskad användning av importerad energi.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* tillstyrker kommitténs förslag avseende inhemska bränslen.

## 12 Drivmedel

*Transportrådet* avvisar kommitténs förslag och anser att vissa av kommitténs slutsatser bygger på en sammanblandning av den nuvarande drivmedelsbeskattnings olika syften. Man nämner som exempel att beskattningen av bensin till övervägande del utgörs av rörlig trafikavgift som skall avspegla kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader för fordonsutnyttjande. Enligt rådet har den särskilda bensinskatten och kilometer-skatten inte följt med allmän kostnadsutveckling och kan därför antas vara lägre än vad som är motiverat.

Kommitténs förslag att differentiera styrmedelsskatten olika för bensin och diesel avstyrker transportrådet. Transportrådet ifrågasätter om det inte är att föredra att avvakta med en miljöpolitisk skattedifferentiering till dess det finns mer entydigt underlag för introduktion av nya drivmedelsvarianter.

Kommitténs förslag om en energipolitisk differentiering för motoralkoholer är enligt transportrådet inte välavvägt. Importerad metanol ökar försörjningstryggheten i begränsad omfattning. Rådet anser att samtliga alternativa drivmedel bör beskattas neutralt från energiinnehållssynpunkt till dess pågående forskningsprojekt för framställning av alternativa drivmedel har avslutats.

*Statens naturvårdsverk* anför starka miljöskäl för åtgärder som premierar användningen av blyfri bensin och stöder därmed kommitténs förslag i detta avseende. Verket menar att den föreslagna skatterabatten på 30

öre per liter är högre än den merkostnad som uppstår vid framställning och distribution, men anser att detta är lämpligt för att snabbt åstadkomma en ökad användning av blyfri bensen.

Dieseldrift medför, enligt verket, betydande miljöölagheter. Framför allt är den en väsentlig källa till kväveoxidutsläpp, främst genom den tunga trafiken. Kväveoxiderna medför direkta hälsorisker samt bidrar med i dag 30 % av försurningen i Sverige. Vid oförändrade åtgärder väntas andelen öka till 50 % år 2000. Även sotutsläpp med nedsmutsning och misstänkt cancerogena effekter uppstår vid dieseldrift. Verket anser att en sänkt beskattning relativt nuläget är direkt olämplig. Från miljösynpunkt kan verket finna det befogat att skärpa beskattningen.

Sedan naturvårdsverket lämnade till kommittén sitt förslag till miljöanpassad energiskatt har undersökningsresultat framkommit som enligt verket visar att ökade kväveoxidutsläpp kan uppstå vid drift med motorgas i jämförelse med bensindrift. Då kväveoxider i dag betraktas som dimensionerande förorening innebär detta en icke önskvärd prioritering. Bensindrivna bilar utrustade för blyfri bensen och avancerad avgasrening ger betydligt lägre föroreningar än gasdrivna bilar och till lägre kostnad. Naturvårdsverket anser därför att motorgas inte bör premieras i större utsträckning från miljösynpunkt än vad som föreslagits för blyfri bensen.

Kommitténs förslag avseende motoralkoholer tillstyrks av verket endast under förutsättning att en gradvis introduktion kan ske i en bilpark som speciellt optimerats för drivmedlet och försetts med fullgod avgasrening. För att uppnå önskvärd miljöeffekt krävs även komplettering av fordons- tekniska bestämmelser.

*Oljeersättningsdelegationen* anser att drivmedelsbeskattningen bör baseras på energilikformig beskattning.

*Nämnden för energiproduktionsforskning* anser att förslaget princip om fördelar för motoralkoholer relativt oljebaserade drivmedel är riktig.

*Vägrafikskatteutredningen* menar att nuvarande princip om lika skattebelastning av personbilar oavsett drivmedel bör bestå. En mervärdeskattebeläggning innebär en förändring av detta förhållande för vissa ägarkategorier som då måste kompenseras. En effekt kommer annars att vara kostnadsökningar för bl. a. persontransportverksamhet, typ taxirörelser och bussar.

*LRF* hävdar att skatten på etanol bör reduceras med mer än de 25 % som kommittén föreslår. Motivet härför är försörjningstrygghetsskäl och att de kostnader som uppstår i ett introduktionsskede kräver en kraftigare reduktion.

*Svenska Petroleum Institutet* anser att en miljörabattering efter drivmedlets innehåll av enskilda komponenter blir godtycklig då bedömning av miljöpåverkan vid och efter förbränning är synnerligen komplex. Institutet föreslår i stället en haltbegränsning genom administrativa beslut.

*Sveriges Bilindustriförening* vänder sig mot den förändrade beskatt-

ningssynen på dieselfordon. Under senare år har skattefördelarna med att utnyttja diesel försämrats så att i dagsläget dieselskatten överstiger bensinskatten. Med hänsyn till de olyckliga effekterna på valet mellan bensin och dieslbilar och på tilltron till skattepolitiken på längre sikt bör man avstå från att införa moms på dieselolja. Om sådan ändå införs måste dieselbilägare utan mervärdeskatteplikt få full kompensation. Föreningen anser även att skatten bör sänkas på vanlig bensin. Blyfri bensin kan i dag inte introduceras i Sverige och föreningen avstyrker därför en skatterabatt på 30 öre per liter. Då etanol är dyrare att framställa än metanol ser föreningen inte heller någon anledning att premiera etanol framför metanol.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* anför att det största regionalpolitiska problemet för länen i norr är de stora avstånden. Det är därför angeläget att det slutligen valda skattesystemet inte missgynnar stora delar av landet, som redan i dag beskattas hårdare än storstadsbefolkningen.

*Svensk Drivmedelsteknik AB* framhåller vikten av att förutsättningarna beträffande användning av alternativa drivmedel snarast fastställes. För metanol instämmer man med kommitténs förslag, även om utvecklingen beträffande tillverkning av inhemska råvaror nått längre än vad kommittén anger. Då tekniken för utnyttjande av inhemska råvaror för metanolframställning innebär högre tillverkningskostnad bör en större skattenedsättning i likhet med för etanol ske. Samma skillnad mellan "inhemsk" och importerad etanol bör också finnas.

Utsläppen av kväveoxider från motorer drivna med motoralkoholer är betydligt lägre än vid diesel- och bensindrift. Även i övrigt är utsläppen renare. Det finns därför stora miljöfördelar med alkoholdrift. De eventuella problem som kan uppstå sammanhänger med utsläpp av aldehyder, men dessa torde kunna reduceras med en enkel katalysator. Miljöpolitiskt bör motoralkoholer premieras framför alla andra alternativ.

Motorgas bör inte gynnas särskilt då dess ursprung i högre grad än olja är Mellersta Östern och Nordafrika.

Företaget anser att ett grundläggande fel i kommitténs skattedifferentiering är att den inte för energi- och miljöpolitiskt likvärdiga drivmedel utgår från en energilikformig bas. Kommitténs förslag ger etanol den lägsta beskattningen, 22.3 kr/GJ, följd av motorgas, 25.8 kr/GJ, och metanol 34.2 kr/GJ.

Enligt företagets bedömning behövs egentligen ingen differentiering utöver likställighet i total beskattning på energibas. Andra styrmedel är lämpligare att använda för att uppnå samhällets energi- och miljöpolitiska mål.

## Innehållsförteckning

	sid.
Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Lagförslag .....	2
1. Förslag till lag om ändring i lagen (1957: 262) om allmän energi- skatt .....	2
2. Förslag till lag om ändring i lagen (1961: 372) om bensinskatt .....	5
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1968: 430) om mervärdeskatt ..	7
4. Förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370) .....	9
5. Förslag till lag om ändring i lagen (1974: 992) om nedsättning av allmän energiskatt .....	11
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde 1983-10-06. ....	13
1 Inledning .....	13
2 Föredragandens överväganden .....	13
2.1 Riktlinjer för den framtida energiskattepolitiken .....	13
2.2 Skatteändringar m. m. ....	24
2.2.1 Inhemska bränslen .....	24
2.2.2 Kol .....	27
2.2.3 Alternativa drivmedel m. m. ....	28
2.2.4 Beskattning av elektrisk kraft .....	31
2.2.5 Skattebefrielse inom transportområdet .....	33
3 Upprättade lagförslag .....	35
4 Hemställan .....	35
5 Beslut .....	35
Bilaga 1 Energiskattekommitténs sammanfattning .....	36
Bilaga 2 Remissammanställning .....	41

