

Regeringens proposition 1996/97:14

Vissa punktskattefrågor

Prop.
1996/97:14

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 september 1996

Göran Persson

Thomas Östros
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Med anledning av skärpta obligatoriska avgaskrav för nya personbilar inom EU föreslås i propositionen vissa förändringar i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon.

I propositionen föreslås även att lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik upphävs och ersätts med en ökad miljörelatering av luftfartsverkets landningsavgifter.

Vidare föreslås vissa justeringar av närmast teknisk karaktär i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Regeringen lämnar dessutom förslag till en förändring i fordonsskattelagens (1988:327) bestämmelser om beskattning av till motorredskap klass I ombyggda bilar. En bil som byggts om till motorredskap klass I beskattas idag undantagslöst som en trafiktraktor. Den ändring som nu föreslås innebär till skillnad från idag att användningen skall vara avgörande för skatteuttaget. Ändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 1 januari 1997.

Innehållsförteckning

Prop. 1996/97:14

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om upphävande av lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	5
2.3	Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)	8
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försläkningskatt på motorfordon	9
3	Ärendet och dess beredning	12
4	Skärpta avgaskrav för personbilar	12
4.1	Bakgrund	12
4.2	Ändrad beskattning av nya personbilar	13
4.3	Vidare arbete med avgasutsläpp från fordon m.m.	15
5	Upphävande av lagen om miljöskatt på inrikes flygtrafik	18
6	Vissa energiskattefrågor	19
7	Sänkt fordonsskatt för vissa motorredskap	21
8	Budgeteffekter	23
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1996	25

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1996/97:14

Regeringen föreslår att riksdagen
antar regeringens förslag till

1. lag om upphävande av lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon.

2 Lagtext

Prop. 1996/97:14

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om upphävande av lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik

Härigenom föreskrivs att lagen (1988:1567) om miljöskatt på inrikes flygtrafik skall upphöra att gälla vid utgången av år 1996. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 januari 1997.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi Prop. 1996/97:14

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi dels att 12 kap. 2 § skall upphöra att gälla, dels att 7 kap. 4 §, 9 kap. 2 och 5 §§ samt 12 kap. 1 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §¹

Avdrag får, i den mån avdrag inte har gjorts enligt 1-3 §§, göras även för energiskatten samt för te fjärdedelar av koldioxidskatten på bränsle som förbrukats för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling.

Avdrag får, i den mån avdrag inte har gjorts enligt 1-3 §§, göras även för energiskatten samt för te fjärdedelar av koldioxidskatten på annat bränsle än bensin som förbrukats för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling.

Bestämmelserna i första stycket gäller även sådan oljeprodukt som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b och som förbrukats vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar.

I fråga om gasol som förbrukats för drift av stationära motorer får dock avdrag för koldioxidskatt endast göras för den del av skatten som överstiger 350 kronor per 1 000 kilogram.

9 kap.

2 §²

Om någon som inte är skattskyldig har förbrukat bränsle för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling, medger beskattningsmyndigheten efter ansökan återbetalning av energiskatten och tre fjärdedelar av koldioxidskatten på bränslet. I fråga om gasol, som förbrukats för drift av stationära motorer får dock åter

Om någon som inte är skattskyldig har förbrukat annat bränsle än bensin för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling, medger beskattningsmyndigheten efter ansökan återbetalning av energiskatten och tre fjärdedelar av koldioxidskatten på bränslet. I fråga om gasol, som förbrukats för drift av stationära motorer får dock åter

koldioxidskatt endast göras med belopp som överstiger 350 kronor per 1 000 kilogram.

betalning av koldioxidskatt endast göras med belopp som överstiger 350 kronor per 1 000 kilo-gram.

5 §³

Om värme har levererats för tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växt- eller husodling, medger beskattningsmyndigheten efter ansökan av den som framställt värmen återbetalning av energiskatten och tre fjärdedelar av koldioxidskatten på bränsle som förbrukats vid framställning av värmen.

Om värme har levererats för tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växt- eller husodling, medger beskattningsmyndigheten efter ansökan av den som framställt värmen återbetalning av

1. energiskatten på elektrisk kraft, och
2. energiskatten och tre fjärdedelar av koldioxidskatten på annat bränsle än bensin som förbrukats vid framställning av värmen.

12 kap.

1 §⁴

Följande beslut av beskattningsmyndigheten får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, nämligen

Följande beslut av beskattningsmyndigheten får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den skattskyldige, sökanden och Riksskatteverket, nämligen

1. beslut om medgivande enligt 2 kap. 9 §,
2. beslut om godkännande enligt 4 kap. 3 och 6 samt 8 och 10 §§,
3. beslut om återkallelse enligt 4 kap. 5 och 6 samt 8 och 10 §§,
4. beslut om registrering enligt 6 kap. 10 § andra stycket,
5. beslut om ställande av säkerhet enligt denna lag,
6. beslut om återbetaling av eller kompensation för skatt enligt 9 kap. 1-12 §§, och
7. beslut om särskild avgift och nedsättning av eller befrielse från sådan avgift enligt 10 kap. 8 §.

Beskattningsmyndighetens beslut enligt första stycket får även överklagas av Riksskatteverket. Om en skattskyldig eller en sökande överklagar ett beslut enligt första stycket förs det allmänna talan av Riksskatteverket.

Om en skattskyldig eller en sökande överklagar ett beslut enligt första stycket förs det allmänna talan av Riksskatteverket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997. Den nya lydelsen a9 kap. 5 §, såvitt avser återbetalning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukats vid framställning av värme som har levererats för tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, tillämpas dock för tid från och med den 1 september 1996. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om övriga förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1995:912.

² Senaste lydelse 1995:912.

³ Senaste lydelse 1996:687.

⁴ Senaste lydelse 1995:611.

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

Prop. 1996/97:14

Härigenom föreskrivs att 25 § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

25 §¹

Ett motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2 000 kilogram.

Om en bil har byggts om till motorredskap, beskattas den dock som trafiktraktor. Detsamma gäller för motorredskap med en tjänstevikt över 2 000 kilogram som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket.

Om en bil har byggts om till motorredskap *klass II*, beskattas den dock som trafiktraktor. Detsamma gäller för motorredskap med en tjänstevikt över 2 000 kilogram som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket.

Andra skattepliktiga motorredskap än de som avses i första och andra styckena beskattas på sätt som framgår av bilaga 1, E 3.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1994:1777

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Prop. 1996/97:14

Härigenom föreskrivs att 4 och 8 §§ lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §¹

Försäljningsskatt tas ut för fordon som registreras i bilregistret och som är

1. *personbil, som hänförs till miljöklass 3,*

2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram samt övriga bussar om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 3,

3. lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 3,

4. motorcykel.

1. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram samt övriga bussar om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 3,

2. lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 3,

3. motorcykel.

Fordon som enligt bilregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre är inte skattepliktiga.

8 §²

Nuvarande lydelse

Skatten tas ut för skattepliktiga *personbilar*, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. personbil	–	–	2 000 kronor
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram	–	–	6 000 kronor
3. lastbil med skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram	–	–	6 000 kronor
4. lastbil utan skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	4 000 kronor	4 000 kronor	6 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram	–	–	6 000 kronor

Skatten tas ut för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

För *personbilar*, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet skall skatt tas ut med motsvarande belopp som gäller för miljöklass 1.

Föreslagen lydelse

Skatten tas ut för skattepliktiga bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande kronor bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. buss			
med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram	–	–	6 000 kronor
2. lastbil med skåpkarosseri			
med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram	–	–	6 000 kronor
3. lastbil utan skåpkarosseri			
med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	4 000 kronor	4 000 kronor	6 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram	–	–	6 000 kronor

Skatten tas ut för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

För lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet skall skatt tas ut med motsvarande belopp som gäller för miljöklass 1.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

¹ Senaste lydelse 1996:833.

² Senaste lydelse 1996:833.

3 Ärendet och dess beredning

Prop. 1996/97:14

I propositionen presenteras skärpta obligatoriska avgaskrav för nya personbilar inom EU. Mot bakgrund av de nya kraven lämnas förslag till vissa förändringar i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Dessutom lämnas en redogörelse för regeringens fortsatta arbete med avgasutsläpp från fordon m.m.

I enlighet med vad regeringen tidigare uttalat (prop. 1995/96:198 s. 32) föreslås i propositionen att miljöskatten på inrikes flygtrafik avskaffas fr.o.m. den 1 januari 1997.

Vidare behandlas vissa justeringar av närmast teknisk karaktär i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Sålunda föreslås, efter framställning från bl.a. Sydkraft Värme AB, en ändring som möjliggör återbetalning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukats vid framställning av värme som levererats till industrin eller växthusnäringen. Det föreslås också en anpassning till gemenskapsrätten av tillämpningsområdet för den lägre skattesats som gäller för bränslen som förbrukas av industrin eller växthusnäringen. Med anledning av ett påpekande från Riksskatteverket om behovet av att bestämmelserna om överklagande i lagen om skatt på energi samordnas med vad som gäller för övriga EU-harmoniserade punktskatter tar regeringen även upp denna fråga.

I propositionen behandlas slutligen en framställning från Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA) om en ändring i fordonsskattelagens (1988:327) bestämmelser om beskattning av till motorredskap klass I ombyggda bilar.

Utformningen av författningsförslagen har skett i samråd med Riksskatteverket. Synpunkter i fråga om ändringen i fordonsskattelagen har även inhämtats från Svenska Mobilkranföreningen och Föreningen byggma-skinuthyrare.

Lagrådet

Lagförslagen är tekniskt sett av enkel beskaffenhet. Lagrådets hörande skulle därför enligt regeringens bedömning sakna betydelse.

4 Skärpta avgaskrav för personbilar

4.1 Bakgrund

Enligt 2 och 2 a §§ bilavgaslagen (1986:1386) förs nya personbilar som uppfyller gällande baskrav till miljöklass 3. Tillverkaren kan välja att ansöka om inplacering av fordon i miljöklasser med högre krav.

Regeringen framhöll i propositionen Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. (prop. 1995/96:6 bet. 1995/96:JoU6, rskr. 1995/96:86) att miljöklasssystemet bör utvecklas inom de ramar som följer av medlemskapet i EU.

De nu gällande obligatoriska avgaskraven för nya personbilar inom EU anges i rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT nr L242, 30.08.91, s. 1, Celex 391L0441).

Från och med den 1 januari 1997 får nya personbilar endast säljas om de godkänts enligt den skärpta kravnivå som preciseras i rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG (EGT nr L100, 19.04.94, s. 42, Celex 394L0012). Skärpningen av kraven sammanfattas i nedanstående tabell.

Obligatoriska avgaskrav för nya personbilar före och efter kravskärpningen.

Förorening	Lägsta kravnivå 1996, utsläpp i g/km	Lägsta kravnivå 1997, utsläpp i g/km	
		Bensin	Diesel
Kolmonoxid	2,72	2,2	1,0
Kväveoxider och kolväten sammantaget	0,97	0,5	0,7 ¹
Partiklar	0,14		0,08 ¹

¹ Fram till den 30 september 1999 är gränsvärdena för kväveoxider och kolväte sammantaget 0,9 g/km och för partiklar 0,1 g/km för dieselfordon med direktinsprutad motorer.

I bilavgasförordningen (1991:1481) sammanlänkas miljöklasssystemet med de EG-direktiv som berör fordonens avgasutsläpp. I förordningen anges vilka utsläppskrav som bilar i olika miljöklasser skall klara. Kravnivån som anges i direktiv 91/441/EEG överensstämmer med utsläppskraven för miljöklass 3. Den kravnivå som anges i direktiv 94/12/EG överensstämmer med utsläppskraven för miljöklass 2. Dagens kravnivå i miljöklass 1 är baserad på USAs federala TLEV-krav och kan ännu inte jämföras med någon inom EU beslutad kravnivå.

4.2 Ändrad beskattning av nya personbilar

Regeringens förslag: Ingen försäljningsskatt tas ut för nya personbilar från och med den 1 januari 1997.

Skälen för regeringens förslag: Systemet med miljöklasser för fordon kopplade till differentierad försäljningsskatt infördes från och med 1993 års modeller (prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344, SFS 1991:608). Försäljningsskatt tas ut på personbilar, vissa bussar och lastbilar samt motorcyklar enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Försäljningsskatten på personbilar i miljöklass 1 och 2 har dock slopats. Samtidigt sänktes skatten till 2 000 kr i miljöklass 3. Förändringarna trädde i kraft den 11 juni 1996 (prop. 1995/96:222, bet. 1995/96:FiU15, rskr. 1995/96:307, SFS 1996:833).

Medlemskapet i EU innebär att de svenska avgaskraven skall utvecklas inom de ramar som det gemensamma regelverket utgör. Enligt direktiven får medlemsländerna använda differentierad försäljningsskatt för att stimulera ett förtida införande av teknik som uppfyller en inom EU beslutad men ännu inte obligatorisk kravnivå. Eventuella skatterabatter för fordon som uppfyller kommande avgaskrav skall upphöra senast samma dag som dessa krav blir obligatoriska. Skärpning av de obligatoriska avgaskraven för nya personbilar inom EU medför därför vissa förändringar i försäljningsskattelagen.

Efter den 1 januari 1997 uppfyller nya personbilar som är godkända enligt direktiv 94/12/EG de lindrigaste utsläppskraven inom EU. Dessa krav bör därför utgöra den nya lägsta nivån i det svenska miljöklasssystemet, miljöklass 3. Det innebär att dagens kravnivå för miljöklass 2 kommer att föras över till miljöklass 3. För miljöklass 2 införs dock ingen ny kravnivå utan denna miljöklass lämnas utan gränsvärden från och med den 1 januari 1997. Vissa större personbilar faller under rådets direktiv 93/59/EEG av den 28 juni 1993 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT nr L186, 20.07.93, s. 21, Celex 393L0059) och berörs därför ej av denna ändring.

För fordon som uppfyller utsläppskraven i miljöklass 2 tas idag inte ut någon försäljningsskatt. Dessa fordon kommer efter den 1 januari 1997 att uppfylla kraven i den nya miljöklass 3. Regeringen anser att skatten skall vara oförändrad för fordon som uppfyller kraven i nuvarande miljöklass 2. För personbilar i den nya miljöklass 3 bör därför ingen försäljningsskatt tas ut från och med den 1 januari 1997. Med hänsyn till att personbilar som endast uppfyller kraven i den nuvarande miljöklass 3 inte får säljas från årsskiftet kan försäljningsskatten på personbilar slopas helt. Detta föranleder ändringar i 4 och 8 §§ lagen om försäljningsskatt på motorfordon. Vi vill emellertid i sammanhanget erinra om att en särskild utredare tillsatts i våras med uppdrag att företa en översyn av vägtrafikens samlade beskattning (Dir 1996:37). Utredaren skall analysera vad som är den lämpliga avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt, energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Regeringen anser att ekonomiska styrmedel fortsatt är ett viktigt instrument för att gynna försäljningen av nya personbilar som möter framtida kravnivåer.

Som ett resultat av de avgaskrav som blev obligatoriska från och med 1989 års modeller har personbilarnas utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar minskat. De skärpta utsläppskraven innebär på sikt att utsläppen från personbilarna kommer att minska ytterligare. Genom miljöklasssystemet har bättre teknik kommit in på marknaden. Exempelvis marknadsför de svenska tillverkarna i stort sett enbart modeller i miljöklass 2 och har även modeller i miljöklass 1.

Inom EU pågår för närvarande ett arbete med att ytterligare skärpa avgaskraven för personbilar. Kommissionen har nyligen presenterat ett förslag som omfattar två olika kravnivåer, en avsedd att bli obligatorisk år 2000 och en år 2005. Dessa bör så fort det är möjligt införas i det svenska miljöklasssystemet. Regeringens avsikt är att i enlighet med bemyndigandet i 3 § bilavgaslagen (1991:1481) lämna miljöklass 2 utan fastställda gränsvärden i avvaktan på att så kan ske.

4.3 Vidare arbete med avgasutsläpp från fordon m.m.

Regeringens bedömning: Avgaskrav för vissa större dieseldrivna arbetsmaskiner kommer att införas i etapper från och med 1998. Arbetet inom EU med att ta fram gemensamma regler för avgasutsläpp från övriga grupper av arbetsmaskiner torde leda till att sådana kommer att införas före år 2000.

Avgaskraven för lätta lastbilar och bussar kommer att skärpas den 1 oktober 1997 för fordon med en så kallad referensmassa om högst 1250 kg. För tyngre fordon genomförs skärpningen den 1 oktober 1998.

Sverige bör verka för att EU-kommissionens förslag till skärpta avgaskrav för personbilar inom Auto Oil-programmet skärps, främst genom att kallstartskrav införs. Förslaget till tillverkaransvar bör utformas så att det skall finnas en god möjlighet att identifiera dålig teknologi och återkalla fordon på tillverkarens bekostnad. Medlemsländernas möjlighet att utnyttja ekonomiska incitament för att stimulera införandet av renare teknik bör öka.

Skälen för regeringens bedömning:

Försurningstrategin

Kampen mot försurningen är ett av de prioriterade sakområdena i det svenska miljöarbetet i EU. På svenskt initiativ håller för närvarande en särskild försurningsstrategi för EU på att utarbetas av kommissionen. Sverige deltar mycket aktivt i detta arbete som beräknas vara färdigt under första halvåret 1997. Målet med strategin är att begränsa de försurande luftföroreningarna så att den kritiska belastningsgränsen inte överskrids. Även om en stor del av de försurande nedsläppen i Sverige härstammar från källor utanför vårt land kommer även kraftfulla åtgärder

att behöva sättas in i Sverige för att det uppsatta målet skall kunna nås. Prop. 1996/97:14
Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag i denna riktning.

Avgaskrav för arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner är en betydande källa till utsläpp av luftföroreningar. Enligt Naturvårdsverkets beräkningar stod arbetsmaskiner 1994 för en femtedel av de svenska kväveoxidutsläppen, totalt 78 000 ton. Samma år uppgick deras kolväteutsläpp till 20 000 ton, fyra procent av utsläppen. Deras partikelutsläpp är ungefär lika stora som vägtrafikens, totalt 7 000 ton. Sänkta avgasutsläpp från arbetsmaskiner är därför ett viktigt led i arbetet med att minska luftföroreningarnas miljö- och hälsopåverkan.

Rådet enades i juni om ett förslag som innebär att avgaskrav införs i två steg för dieseldrivna arbetsmaskiner med en motoreffekt om minst 37 kW. För nya motorer blir den första kravnivån obligatorisk under perioden den 1 oktober 1998 - den 1 april 1999. Tidpunkten beror på motorns effekt. Det andra steget införs under perioden den 1 januari 2001 - den 1 januari 2004. Naturvårdsverket har regeringens uppdrag att föreslå hur avgaskraven skall införas i Sverige. Regeringen avser att med utgångspunkt från verkets förslag återkomma med förslag om svensk författningsreglering till riksdagen våren 1997 samt till frågan om ekonomiska styrmedel och andra incitament för att gynna ett förtida införande av renare teknik.

Naturvårdsverket har nyligen lämnat en delrapport till regeringen med förslag till åtgärder mot avgasutsläpp från arbetsmaskiner som ej berörs av direktivförslaget. Rapporten kommer att remissbehandlas i höst.

Kommissionen har aviserat att den kommer att lägga fram förslag till direktiv om avgasutsläppen från de arbetsmaskiner som ej omfattas av det direktiv som rådet nu enats om. Det gäller jord- och skogsbrukstraktorer, mindre dieseldrivna och samtliga bensindrivna arbetsmaskiner.

Skärpta avgaskrav för lätta lastbilar och bussar

Dagens obligatoriska avgaskrav för lätta lastbilar och bussar anges i rådets direktiv 93/59/EEG av den 28 juni 1993 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon. (EGT nr L186, 20.07.93, s. 21, Celex 393L0059). Genom Europaparlamentets och rådets ännu inte publicerade direktiv om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från fordon skärps dessa krav för fordon med en referensmassa om högst 1250 kg från och med den 1 oktober 1997. För lätta lastbilar och bussar med högre referensmassa införs de strängare kraven vid typgodkännande den 1 oktober 1998.

Som en konsekvens av kravskärpningen behöver lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon ändras. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag på denna punkt. Även bilavgasförordningen (1991:1481) behöver ändras. Prop. 1996/97:14

I propositionen Skärpta avgaskrav för tunga fordon (prop. 1995/96:175, bet. 1995/96:JoU22, rskr. 1995/96:244) framhöll regeringen att det primära målet med systemet även i fortsättningen är att utsläppen av luftföroreningar skall minska. Regeringens uppfattning är att i det fortsatta arbetet med att minska utsläppen från tunga fordon är kväveoxider och partiklar viktigast att åtgärda. För lätta fordon kommer koldioxidutsläppen allt mer i fokus med tanke på att deras utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar nu minskar.

Naturvårdsverket har aviserat att verket i september avser att inkomma med ett förslag till regeringen om utveckling av miljöklasssystemet. Samtidigt avser verket att lämna ett förslag till ett koldioxidindex relaterat till bilens transportkapacitet.

Förhandlingarna om skärpta avgaskrav inom EU

Kommissionen har lagt fram två direktivförslag vars syfte är att förbättra luftkvaliteten i tätorter genom att minska utsläppen av avgaser från fordon. Det ena gäller skärpta krav på bensin och diesel och det andra skärpta avgaskrav för personbilar (se 4.2).

Regeringen har en positiv grundinställning till kommissionens förslag om skärpta avgaskrav för personbilar, men anser att det kan förbättras på viktiga punkter. Särskilt viktiga är de delar av kommissionens förslag som syftar till att motivera tillverkarna att marknadsföra avgasreningssystem av hög teknisk kvalitet. Motivet är att låga utsläpp under bilens hela livslängd skall säkerställas genom god hållbarhet hos avgasreningssystemet.

Kommissionen har aviserat ett förslag till ett gemensamt system för tillverkaransvar. Regeringens uppfattning är att det inom ramen för ett sådant system skall finnas en god möjlighet att identifiera dålig teknologi och återkalla fordon på tillverkarens bekostnad.

Kommissionen har föreslagit att de utsläpp som sker under testcykelns kallstartsdelen räknas in. Däremot föreslår kommissionen inte särskilda krav på utsläppens storlek under kallstarten, vilket regeringen ser som en brist. En orsak är att utsläppen vid kallstart svarar för en betydande del av personbilarnas utsläpp av kolväten och kolmonoxid, särskilt i tätorter. Kallstartskrav skulle därför bidra till att väsentligt förbättra främst tätortsmiljön.

Enligt direktivförslaget får medlemsländerna endast använda ekonomiska incitament för att stimulera försäljningen av nya fordon som möter av EU beslutade men ännu ej obligatoriska kravnivåer. Bestämmelsen finns i nu gällande bilavgasdirektiv och försvårar medlemsländernas möjlighet att stimulera en förtida introduktion av den bästa tillgängliga tekniken. Sverige kommer därför fortsätta att verka för att artikeln slopas.

Prop. 1996/97:14

Den internationella bilmarknaden är påtagligt splittrad genom att tekniska krav skiljer mellan olika länder och att godkännanden ej accepteras globalt. Detta missgynnar den exportberoende delen av bilindustrin utan att ha någon positiv miljöeffekt. För utsläppens storlek är kravens faktiska innehåll avgörande.

Regeringens uppfattning är att EU bör arbeta för att tekniska kravnivåer definieras globalt även om införandet sker i olika takt i olika länder. Som ett led i detta bör EU nå överenskommelser med andra viktiga bilmarknader om att acceptera godkännanden ömsesidigt om de är på minst samma kravnivå som inom EU.

5 Upphävande av lagen om miljöskatt på inrikes flygtrafik

Regeringens förslag: Lagen om miljöskatt på inrikes flygtrafik upphör att gälla den 1 januari 1997. Miljörelateringen av Luftfartsverkets landningsavgifter förstärks.

Skälen för regeringens förslag. Regeringen har tidigare uttalat att miljöskatten på inrikes flygtrafik bör avskaffas fr.o.m. den 1 januari 1997 och ersättas av ett system med bättre miljöstyrning, t.ex. en ökad differentiering av Luftfartsverkets landningsavgifter (prop. 1995/96:198, s. 32). Som skäl anfördes att skatten inte längre är något effektivt styrmedel och att avregleringen av den civila inrikes luftfarten gjort det allt svårare att tillämpa skatten på ett rättvist sätt. Det påpekades också att kommissionens generaldirektorat för skattefrågor i en skrivelse den 21 februari 1996 hävdade att miljöskatten på inrikes flygtrafik inte är förenlig med rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT nr L 316, 31.10 1992 s. 12, Celex 392L0081).

Regeringen anser att de skäl som tidigare anförts för att avskaffa miljöskatten på inrikes flygtrafik och ersätta den med ett system med bättre miljöstyrning alltså är giltiga. Regeringen föreslår därför att lagen om miljöskatt på inrikes flygtrafik skall upphöra att gälla vid utgången av år 1996. Luftfartsverket bedriver för närvarande ett arbete med att vidareutveckla miljöstyrningen av luftfartsavgifterna, vilket bl.a. möjliggjorts av ICAO:s beslut år 1995 att acceptera att utsläpp av föroreningar till luft relateras till avgifter för internationell luftfart. Inriktningen i Luftfartsverkets arbete är att den 1 januari 1997 öka den redan befintliga bullerrelateringen av landningsavgifterna och senare under året komplettera avgiftssystemet med en relatering även till utsläpp av föroreningar till luft. De ökade intäkterna från avgifterna

kommer att användas för bl.a. bullerisoleringsåtgärder vid de statliga flygplatserna. Prop. 1996/97:14

Enligt regeringens uppfattning är det av central betydelse att ett system som ger bättre miljöstyrning inom luftfarten än dagens miljöskatt, och som omfattar såväl buller som utsläpp till luft, kan införas fullt ut så snart som möjligt under år 1997. Beträffande åtgärder mot flygbuller avser regeringen att återkomma till riksdagen med ytterligare förslag och riktlinjer i samband med behandlingen av trafikens infrastrukturfrågor.

6 Vissa energiskattefrågor

Regeringens förslag: Skattenedsättningen för värme som levererats till industrin eller växthusnäringen skall omfatta även de fall då elektrisk kraft använts vid värmeframställningen. De generellt lägre skattesatser som gäller för bränslen som förbrukats vid industriell verksamhet eller vid yrkesmässig växthusodling skall inte tillämpas på bensin. Bestämmelserna om överklagande i lagen om skatt på energi samordnas med vad som gäller för övriga EU-harmoniserade punktskatter.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen beslutade under våren 1996 att kompensationen med 9 öre per kWh värme som levererats till tillverkningsindustrin eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling skulle slopas och att en återgång skulle ske till tidigare regler på området (prop. 1995/96:198, bet. 1995/96:SkU31, rskr. 1995/96:305, SFS 1996:687). Ändringarna trädde i kraft den 1 september 1996 och innebär att motsvarande skattenedsättning skall gälla för den som levererar värme till tillverkningsindustrin respektive för växthusuppvärmning som skulle ha tillämpats för energi som förbrukats vid värmeproduktion i industrins eller växthusnäringens egen regi. Lagtexten har dock utformats på ett sådant sätt att någon befrielse från skatten på elektrisk kraft som förbrukats för värmeproduktion inte kan ske. Detta har uppenbarligen inte varit avsikten med ändringen av bestämmelserna. En möjlighet att även få återbetalning av energiskatten på elektrisk kraft som förbrukats vid framställning av aktuell värme bör därför införas i 9 kap. 5 § lagen om skatt på energi. Den nya lydelsen av paragrafen bör såvitt avser värmeleveranser till industri tillämpas för tid från och med den 1 september 1996. Härigenom åstadkoms likformighet beträffande den tidsmässiga tillämpningen av bestämmelsen, oavsett vilket skattepliktigt energislag som använts vid framställningen av sådan värme. Någon retroaktiv tillämpning av den nya lydelsen av paragrafen såvitt avser värmeleveranser till växthusnäringen är inte aktuell, eftersom reglerna om skattenedsättning i paragrafen för växthusnäringens del tillämpas först från och med den 1 januari 1997, se punkt 5 av övergångsbestämmelserna till SFS 1994:1776 i dess lydelse enligt SFS 1996:687.

Den generellt lägre skattenivå som tillämpas för tillverkningsindustri och växthusnäringen omfattade vid införandet av lagen om skatt på energi den 1 januari 1995 samtliga bränslen med undantag för bensin och högbeskattad olja (prop. 1994/95:54, bet. 1994/95:SkU4, rskr. 1994/95:152, SFS 1994:1776). Riksdagen beslutade under våren 1995 att den högre energi skatten skulle tas ut för olja som används i samtliga motordrivna fordon (prop. 1994/95:203, bet. 1994/95:SkU28, rskr. 1995/96:439, SFS 1995:912). Ändringarna trädde i huvudsak i kraft den 1 juli 1995. Reglerna om skattelättnaderna för tillverkningsindustrin och växthusnäringen ändrades härigenom så att de inte kan komma ifråga för bränsle som används för drift av motordrivna fordon. En följd av denna reglering är dock att bensin som förbrukas för annat ändamål än drift av motordrivna fordon omfattas av de aktuella skattelättnaderna, vilket innebär att EGT-minimiskattesats för bränsleslaget underskrids. Minimiskattesatsen framgår av artikel 2.1 i rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor (EGT nr L 316 31.10.1992 s. 19, Celex 392L0082). Avsikten har inte varit att genom lagändringen skapa en möjlighet till skattenedsättning i något fall för bensin. De aktuella bestämmelserna bör därför ändras så att bensin undantas från möjligheten till skattelättnader vid användning inom tillverkningsindustrin och växthusnäringen samt vid framställning av extern värme som levereras till dessa branscher. Genom ändringen iakttas EGT-minimiskattesats för bensin även vid förbrukning inom de nämnda branscherna.

Bestämmelserna om överklagande i 12 kap. lagen om skatt på energi har fått till följd att en särskild beslutstyp skapats för beslut enligt denna lag nämligen förvaltningsbeslut som regleras i förvaltningslagen (1986:223) en enskild punktskatteförfattningssamt i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Regleringen har medfört bl.a. skillnader ifråga om omprövning av de i 12 kap. 1 § lagen om skatt på energi uppräknade besluten och motsvarande beslut enligt punktskattelagarna på övriga EU-harmoniserade områden, dvs. lagen (1994:1563) om tobaksskatt och lagen (1994:1564) om alkoholskatt. I syfte att uppnå en samordning med övriga EU-harmoniserade punktskatter föreslås därför, beträffande lagen om skatt på energi, en ändring av 12 kap. 1 § samt ett slopande av 12 kap. 2 §.

De nu nämnda förslagen föranleder dels ändring i 7 kap. 4 §, 9 kap. 2 och 5 §§ samt 12 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, dels ett slopande av 12 kap. 2 § nämnda lag. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 1997. Den nya lydelsen av 9 kap. 5 § bör dock, som utvecklats ovan, i viss utsträckning tillämpas för tid från och med den 1 september 1996.

7 Sänkt fordonsskatt för vissa motorredskap

Prop. 1996/97:14

Regeringens förslag: Motorredskap i klass I som är ombyggda bilar skall beskattas som trafiktraktor endast om fordonet används för transporter av gods och transporter inte är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket fordonsskattelagen. En bil som byggts om till motorredskap klass II skall dock fortfarande utan undantag beskattas som trafiktraktor.

Bakgrunden till regeringens förslag. Enligt bilregister- och fordonskatalogerna förstås med motorredskap ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i två klasser. I klass I placeras motorredskap som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 30 km/tim. Klass II omfattar motorredskap som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim. Enligt bilregisterkatalogeringen (1972:599) är motorredskap klass I alltid registreringspliktiga. Motorredskap klass II är registreringspliktigt när det används för persontransport på väg som inte är enskild, med vissa begränsade undantag. Registreringsplikt föreligger även när motorredskap klass II används för transport av gods på väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 22 § fordonsskattelagen.

Skatteplikt enligt fordonsskattelagen föreligger endast för motorredskap som är registreringspliktiga. Om ett skattepliktigt motorredskap har en tjänstevikt som inte överstiger 2 000 kilogram beskattas det som en jordbrukstraktor. Skatten för jordbrukstraktorer är 225 kr per år. Om en bil har byggts om till skattepliktigt motorredskap beskattas den dock som trafiktraktor. Detsamma gäller för skattepliktiga motorredskap med en tjänstevikt över 2 000 kilogram som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transporter inte är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket i fordonsskattelagen. Fordonsskatten per år för trafiktraktorer med en tjänstevikt över 7 000 kilogram är 5 160 kr med ett tilläggsbelopp på 168 kr för varje helt hundratal kilogram över 7 000 kilogram. För skattepliktiga motorredskap som vare sig skall beskattas som jordbrukstraktor eller trafiktraktor är fordonsskatten 1 000 kr per år.

Beskattning av motorredskap infördes i Sverige från den 1 januari 1970. Dessförinnan förelåg varken registreringsplikt eller skatteplikt för motorredskap. Syftet med att införa skatteplikt för motorredskap var att förhindra att motorredskap i större omfattning utnyttjades för transporter och därmed gynnades i konkurrenshänseende i förhållande till lastbilar och traktorer som utförde liknande transporter (prop. 1969:45; jfr också prop. 1973:94 s. 78). För att uppnå detta syfte infördes registreringsplikt och skatteplikt för motorredskap som användes för transport på allmän väg. Övriga motorredskap förblev skattefria. Bestämmelserna om skatt på motorredskap togs in i Traktorskatteförordningen (1969:297).

Bestämmelserna om beskattning av motorredskap överfördes till 1973 års vägtrafikskatteförordning utan ändringar i sak. (bet. 1973:SkU41, rskr. 1973:254, SFS 1973:601, prop. 1973:94). Principen att skatt endast skulle tas ut på motorredskap som användes för transport på allmän väg behölls alltså.

1977 års vägtrafikskatteutredning föreslog i sitt sjunde delbetänkande att skattepliktiga motorredskap skulle delas in i två skatteklasser (Ds Fi 1985:8). Utredningens förslag ledde till lagstiftning. Enligt den nya ordningen skulle skattepliktiga motorredskap vars tjänstevikt inte översteg 2 000 kilogram och som inte var en till motorredskap ombyggd bil beskattas som jordbrukstraktor dvs. enligt en lägre skattesats. Övriga skattepliktiga motorredskap skulle även i fortsättningen beskattas som trafiktraktorer (prop. 1986/87:50, bet. 1986/87:SkU10, rskr. 1986/87:64, SFS 1986:421). Denna bestämmelse överfördes sedan till vägtrafikskattelagen (1988:327) utan ändring i sak (prop. 1987/88:159, bet. 1987/88:SkU38, rskr. 1987/88:316).

Indelningen av motorredskap i två olika grupper infördes den 1 januari 1993. Som redogjorts för ovan hänförs motorredskap som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 30 km/tim till klass I och motorredskap som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim till klass II. Före den 1 januari 1993 var fordongruppen motorredskap begränsad till fordon som var konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim. Dåvarande regler innebar även att motorredskap endast var registrerings- och skattepliktiga om de användes för transport på allmän väg. Till den nya gruppindelningen kopplades nya regler om registreringsplikt. Dessa regler, som alljämt gäller, innebär att motorredskap klass I alltid är registreringspliktigt, dvs. oavsett om de användes för transport på allmän väg eller inte. De nu berörda ändringarna i vägtrafikförfattningarna skulle, utan ändringar i skattereglerna, ha fått den effekten att alla motorredskap klass I skulle ha beskattats som trafiktraktorer. Skattenivån för trafiktraktorer var redan då förhållandevis hög och anpassad till att fordonens normala användningsområde var gods- eller persontransporter på allmän väg. Det ansågs dock inte lämpligt att utan vidare tillämpa trafiktraktorskatt för registreringspliktiga motorredskap i klass I som inte skulle användas för godstransporter. För att undvika detta infördes en särskild skattenivå för dessa fordon. Denna skattenivå anpassades efter i vilken utsträckning fordonen kunde antas utnyttja det allmänna vägnätet och efter fordonens vägkostnadsansvar i övrigt. Skattenivån bestämdes till 1 000 kr och har inte ändrats sedan dess (prop. 1988/89:48, bet. 1988/89:TU19, rskr 1988/89:306, SFS 1989:702).

Skälen för regeringens förslag: Nuvarande regler om fordonsskatt för motorredskap innebär att till motorredskap klass I ombyggda bilar alltid beskattas som trafiktraktor. Skattesatsen för trafiktraktorer är anpassad till att sådana traktorer används för gods- eller persontransporter på allmän väg. Att till motorredskap klass I ombyggda bilar alltid skall beskattas enligt denna skattesats har sin grund i att sådana motorredskap antas användas för nämnda transporter. Ett problem

med nuvarande regler är att det inte finns någon möjlighet att få betala fordonsskatt enligt den särskilda skattenivån för till motorredskap klass I ombyggda bilar. Detta innebär att sådana motorredskap beskattas som om de används för gods- transporter på allmän väg även om så inte är fallet. Nuvarande regler avviker därför från principen att endast motorredskap som används för gods- transporter skall beskattas som trafiktraktorer.

Det har visat sig att dagens skatteregler i viss mån snedvrider konkurrensen inom entreprenadbranschen. Mobila lyftplattformar, som är till motorredskap klass I ombyggda lastbilar, beskattas alltid som trafiktraktorer. Fordonsskatten per år för ett sådant motorredskap med en tjänstevikt på över 7 000 kilogram är 5 160 kr med ett tilläggsbelopp på 168 kr för varje helt hundratal kilogram över 7 000 kilogram. Mobila lyftplattformar konkurrerar delvis om samma arbeten som mobilkranar. Fordonsskatt på mobilkranar tas ut enligt den särskilda skattenivån dvs. med 1 000 kr per år. En sådan skillnad i beskattning kan inte anses motiverad i de fall mobila lyftplattformar i likhet med mobilkranar används för annat än godstransporter på allmän väg.

Det är inte bara mobila lyftplattformar som missgynnas av nuvarande skatteregler. Enligt Riksskatteverket föreligger liknande problem även för andra fordonskategorier såsom betongpumpar, flistuggar och krossverk. Det är därför motiverat med en generell ändring av ifrågavarande skatteregler.

Sammantaget anser regeringen att nuvarande skatteregler för till motorredskap klass I ombyggd bil inte är tillfredsställande. Reglerna bör därför ändras så att det blir möjligt att få betala fordonsskatt enligt den särskilda skattenivån för sådana motorredskap. Hur fordonet används skall till skillnad från i dag vara avgörande för skatteuttaget. Lagtekniskt uppnås detta genom en ändring i 25 § fordonsskattelagen.

Förslaget innebär att fordonsskatten för mobila lyftplattformar o. dyl. som är motorredskap klass I blir 1 000 kr per år. Detta kan leda till att lastbilar i större omfattning än i dag byggs om till motorredskap klass I. Antalet torde dock begränsas av att fråga är om speciella konstruktioner och att sådana motorredskap även i fortsättningen kommer att beskattas som trafiktraktorer om de används för godstransporter på allmän väg.

En grov uppskattning, med stöd av uppgifter från Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA), är att cirka 150 -200 fordon berörs av förslaget.

8 Budgeteffekter

Försäljningsskatten på personbilar i miljöklass 3 beräknas ge skatteintäkter på 168 miljoner kronor under år 1996. Utan ändringar i miljöklasssystemet och försäljningsskattelagen försvinner skattebasen eftersom bilar som endast uppfyller baskraven i dagens miljöklass 3 inte får säljas fr.o.m. den 1 januari 1997. Det intäktsbortfall som då

uppkommer beror alltså primärt på att avgaskraven för nya personbilar skärpts inom EU och inte på ändrade skatteregler. Prop. 1996/97:14

För år 1995 inbringade miljöskatten på inrikes flygtrafik 176 miljoner. Det skattebortfall som uppkommer när skatten avskaffas har finansierats inom ramen för de ekonomisk-politiska åtgärder på skatte- och avgiftsområdet som riksdagen beslutade om under våren 1996 (prop. 1995/96:198, bet. 1995/96:SkU31, rskr. 1995/96:305). Övriga förändringar ger enligt regeringens bedömning försumbara budgeteffekter.

Finansdepartementet

Prop. 1996/97:14

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 september 1996

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden, Hjelm-Wallén, Peterson, Freivalds, Wallström, Tham, Åsbrink, Blomberg, Andersson, Winberg, Uusmann, Ulvskog, Sundström, Lindh, von Sydow, Klingvall, Åhnberg, Pagrotsky, Östros, Messing

Föredragande: statsrådet Östros

Regeringen beslutar propositionen 1996/97:14 Vissa punktskattefrågor.