

# Lagrådsremiss

## Skattelättnad för dieselfordon med låga partikelutsläpp

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 9 februari 2006

*Pär Nuder*

*Agneta Bergqvist*  
(Finansdepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en skattelättnad för vissa dieseldrivna personbilar, bussar och lätta lastbilar om skatteplikten för bilen har inträtt för första gången före utgången av 2007. Skattelättnaden uppgår till totalt 6 000 kr.

Vidare föreslås en ny miljöklass vilken skall gälla som förutsättning för att en bil skall komma i fråga för skattelättnaden. Bilar i den nya miljöklassen skall bl.a. ha partikelutsläpp som är högst 5 mg/km.

Förslaget föranleder ändringar i den av regeringen föreslagna vägtrafikskattelagen, den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. De nu aktuella lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

# Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000).....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt .....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	7
3	Ärendets beredning.....	10
4	Bakgrund .....	10
5	Avgaskrav .....	11
5.1	EG-bestämmelser om avgaskrav.....	11
5.2	Kommissionens arbetsdokument om incitament för dieselfordon med låga partikelutsläpp .....	13
5.3	Miljöklassindelning och bilavgaser .....	14
6	Skattelättnader för bilar med låga partikelutsläpp.....	15
6.1	Skattelättnader för bilar med bättre miljöegenskaper .....	15
6.2	En ny miljöklass för lätta dieslbilar .....	18
6.3	Skattelättnad för dieslbilar med låga partikelutsläpp.....	20
7	Offentligfinansiella och andra effekter.....	23
8	Författningskommentar .....	24
8.1	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000).....	24
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt .....	24
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	24
Bilaga 1	Vägverkets lagförslag .....	26
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	27

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000),
2. lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, och
3. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 2 kap. 10 och 11 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000) skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2005/06:65*      *Föreslagen lydelse*

#### **2 kap.**

##### 10 §

För personbilar som kan drivas med dieselolja skall summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

*För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, skall fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.*

*Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.*

##### 11 §

För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten, *efter avräkning enligt 2 kap. 10 § tredje stycket*, för skatteår överstiger 384 kronor.

<sup>1</sup> Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt skall ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2005/06:65*      *Föreslagen lydelse*

### 2 §

Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

Vid tillämpningen av denna lag gäller 1 kap. 2–5, 7 och 8 §§ samt 2 kap. 3 § *och 10 § andra och tredje styckena* vägtrafikskattelagen (2006:000). För personbilar klass I gäller även 2 kap. 11 § vägtrafikskattelagen.

Med skattevikt avses tjänstevikten för personbilar klass I samt totalvikten för personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

<sup>1</sup> Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och bilaga 1 till lagen skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>2</sup>

I denna lag avses med

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG,

*särdirektiv*: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

*typgodkännande*: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

*tillverkare*: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

*utsläpps begränsande anordningar*: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

*fordonstyp*: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

*motortyp*: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

*fordonssystem*: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

*komponent*: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

*separat teknisk enhet*: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

*tung buss*: buss med en totalvikt

<sup>1</sup> Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2004:1079.

av över 3 500 kilogram,

*motorbensin*: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, och

*dieselbränsle*: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Bilaga 1*

### Miljöklasser för bilar

#### **A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

#### **B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor**

#### *Föreslagen lydelse*

#### *Bilaga 1*

### Miljöklasser för bilar

#### **A. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG
-----------------	--



	rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
<i>Miljöklass 2005 PM</i>	<i>Personbilar och bussar samt lastbilar med en tjänstevikt som inte överstiger 1 280 kilogram, som har motor med kompressionständning och uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I<sup>3</sup>, men med partikelutsläpp som vid provning enligt direktivet är högst 5 mg/km.</i>
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

### **B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor**

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

<sup>3</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s.1 (Celex 31998L0069).

### 3 Ärendets beredning

Regeringen gav den 24 februari 2005 Vägverket i uppdrag att utarbeta ett förslag om ändring av lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen som innebär att nya lätta dieselbilar som klarar den av kommissionen rekommenderade frivilliga kravnivån för partiklar på 5 mg/km, kan placeras i en särskild miljöklass. Vägverket har även fått uppdraget att beräkna den tekniska merkostnaden för att utrusta nya lätta dieselbilar med en utrustning som klarar den nämnda kravnivån samt ange en uppskattning av den marknadsandel i försäljningsvolym som en sådan miljöklass kan uppnå.

Vägverket har redovisat sitt uppdrag till regeringen den 29 mars 2005. Den av Vägverket föreslagna ändringen i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen finns i *bilaga 1*. Vägverkets rapport har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2005/3203/TP).

Utkast till lagrådsremiss har beretts underhand med Skatteverket och Vägverket.

#### *Anmälan till kommissionen*

Lagförslagen anmäls till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter samt beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Enligt nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för kommissionens granskningsförfarande inte löpt ut.

### 4 Bakgrund

Trots att trafikmiljön i många avseenden har förbättrats kvarstår miljöproblem som innebär risker för människor. Det gäller t.ex. luftföroreningar i form av partiklar som allt tydligare framstår som allvarliga riskfaktorer även vid låga exponeringsnivåer.

Utsläppsnivåer för partiklar som innebär att nya tunga fordon måste förses med partikelfilter antogs av EU redan 1999. År 2003 antog EU sådana utsläppsnivåer även för större dieseldrivna arbetsmaskiner. Motsvarande utsläppsnivåer saknas emellertid för lätta dieselbilar. Sverige har tillsammans med ett par andra länder agerat för att sådana utsläppsnivåer skall införas snarast möjligt för lätta dieselbilar.

Utsläpp av partiklar från lätta bilar med dieselmotor är en viktig hälsorelaterad fråga. Med lägre utsläpp av partiklar kan andelen sådana dieselbilar i bilparken tillåtas öka utan att det har negativa effekter för luftkvaliteten samtidigt som deras högre bränsleeffektivitet har en positiv effekt på bl.a. utsläppen av koldioxid.

Gemenskapsrätten har tidigare inte medgett att medlemsstaterna infört ekonomiska incitament för bilar som uppfyller strängare avgaskrav än de som antagits inom EU. Något sådant hinder finns dock inte längre.

I regeringens proposition Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, som lämnades över till riksdagen den 4 maj 2005, har aviserats att regeringen avser att återkomma med förslag om en skattelättnad för dieselbilar med låga partikelutsläpp (prop. 2004/05:150 s. 286 och 287).

I budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:1, volym 1, s. 145 och 146) anför regeringen att det i avvaktan på att strängare avgaskrav kan antas inom EU är angeläget att stimulera introduktionen av lätta dieselbilar med särskilt låga partikelutsläpp. En skattelättnad bör därför införas för vissa dieseldrivna personbilar, bussar och lätta lastbilar med låga partikelutsläpp. Regeringen har även anført att lättnaden i huvudsak bör utformas i enlighet med Vägverkets rapport och stå i överensstämmelse med kommissionens rekommendationer.

## 5 Avgaskrav

### 5.1 EG-bestämmelser om avgaskrav

Den EG-rättsliga regleringen av avgaskrav för motorer i bilar utgår från två ramdirektiv i vilka det finns grundläggande föreskrifter om tekniska krav och egenskaper hos fordon. För lätta fordon är det rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>1</sup>, som utgör ramdirektiv.

Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om harmonisering av medlemsstaternas rättsregler om åtgärder mot luftföroreningar genom utsläpp från motorfordon<sup>2</sup> innehåller grundläggande avgaskrav för personbilar samt bussar och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg. I direktivet har det fastställts gränsvärden för utsläpp av kolmonoxid och oförbrända kolväten.

Genom 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<sup>3</sup> finns det inte längre något större utrymme för nationella krav på området. Endast bensindrivna tunga bilar och bilar som drivs enbart med elektricitet faller utanför tillämpningsområdet för avgasdirektiven, varför det fortfarande är möjligt att införa nationella krav för dessa fordonskategorier.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och ändring av direktiv 70/220/EG<sup>4</sup> infördes strängare gränsvärden även för kväveoxider och partiklar. Tillämpningsområdet för dessa gränsvärden omfattade ursprungligen enbart vissa personbilar. Bilar som uppfyller dessa kravnivåer kallas för EURO 2. Genom direktiv

<sup>1</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>2</sup> EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

<sup>3</sup> EGT L 242, 30.8.1991, s. 1 (Celex 31991L0441).

<sup>4</sup> EGT L 100, 19.4.1994, s. 42 (Celex 31994L0041).

initierades även det s.k. Auto/Oil-programmet. Auto/Oil-programmet, som beslutades inom EU år 1998, är ett europeiskt program för luftkvalitet, utsläpp från vägtrafik, bränslen och motortrafik. Programmet innebär omfattande ändringar av de gemensamma reglerna på miljöområdet. Auto/Oil-arbetet har hittills för lätta bilar lett till direktiv om skärpta avgaskrav (98/69/EG och 98/70/EG).

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 96/69/EG av den 8 oktober 1996 om ändring av direktiv 70/220/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon<sup>5</sup> omfattas alla personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar av gränsvärdena eller gränsvärderna som i förhållande till motorns storlek bedöms vara lika stränga.

Skärpta gränsvärden för avgaser brukar ske i två steg. Inledningsvis får medlemsstaterna inte längre utfärda typgodkännande om fordons avgaser om inte fordonen uppfyller den nya kravnivån. Fordonen får däremot säljas, tas i bruk och registreras under en viss tid därefter. Från och med en senare tidpunkt, vanligen ett år efter den första tidpunkten, inträder försäljningsförbud, förbud mot registrering och ibruktagande av nya fordon med typgodkännanden enligt den äldre kravnivån. De nya skärpta gränsvärdena blir då obligatoriska.

EU:s nya obligatoriska avgaskrav för personbilar och övriga lätta bilar, som gäller fr.o.m. den 1 januari 2000 finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG<sup>6</sup>. Avgaskraven gäller för motorer med kompressionständning (dieselbilar) och för gnistständningsmotorer (bensinbilar). Direktivet innebär att EU:s obligatoriska avgaskrav för lätta fordon skärps enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007.

De bindande gränsvärdena i direktiv 98/69/EG läggs fast i två nivåer. Den första nivån har införts för nya typgodkännande med början år 2000 (miljöklass 2000) och den andra nivån har införts för nya typgodkännande med början år 2005 (miljöklass 2005). Vid en andra tidpunkt gäller de nya kraven för samtliga bilar vid registrering, försäljning eller ibruktagande. Kravnivåerna kallas EURO 3 och EURO 4. Bestämmelserna har införlivats med svensk rätt genom lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02: MJU6, rskr. 2001/02:82).

*Incitament för fordon som uppfyller strängare avgaskrav än de obligatoriska*

I samtliga direktiv som behandlar avgaskrav för bilar finns bestämmelser som begränsar möjligheterna att använda ekonomiska styrmedel för att gynna bilar som uppfyller de beslutade, men ännu inte obligatoriska avgaskraven inom EU. Teknik som ytterligare förbättrar

<sup>5</sup> EGT L 282, 1.11.1996, s. 64 (Celex 31996L0069).

<sup>6</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31998L0069).

utsläppsegenskaperna, dvs. teknik som leder till lägre utsläpp än vad som krävs enligt de framtida avgaskraven, får i princip inte gynnas.

Medlemsländernas rätt att använda ekonomiska incitament för att gynna nya lätta bilar med ren teknik har till den 1 januari 2005 reglerats i artikel 5 i direktiv 98/69/EG. Enligt artikel 5 är det för bilar som uppfyller de ännu inte obligatoriska avgaskraven tillåtet att ge ett ekonomiskt incitament. Ett sådant incitament får dock endast motsvara merkostnaden för den teknik som krävs för att uppnå dessa avgaskrav. Det är således inte möjligt att ge en ekonomisk stimulans som grundar sig på en samhällsekonomisk värdering av utsläppen. Medlemsländerna är dessutom förhindrade att införa ekonomiska incitament för fordon som uppfyllde strängare avgaskrav än de som antagits inom EU. En effekt av detta har varit att medlemsländerna inte har tillåtit att gynna nya lätta dieselbilar med effektiv partikelrening, eftersom detta skulle innebära lägre utsläpp än vad som krävs enligt de av EG beslutade framtida avgaskraven.

Den 1 januari 2005 blev EG:s strängaste avgaskrav (EURO 4) obligatoriska. Bestämmelser om hur ett incitament får utformas för EG:s framtida avgaskrav i direktivets artikel 5, hindrar därmed inte längre att ett incitament införs för lätta bilar med motorer som uppfyller strängare avgaskrav än de inom gemenskapen fastställda. En förutsättning är givetvis att EG-fördraget respekteras. Åtminstone fram till dess ett nytt regelverk antagits av parlamentet och rådet kan därför Sverige ge incitament för bilar med motorer som uppfyller strängare avgaskrav än de som finns i direktivet.

Inom EU pågår ett arbete med nya avgaskrav. Enligt kommissionen kan dessa börja tillämpas tidigast år 2010. I kommissionens förslag till nytt direktiv om nya avgaskrav för personbilar (inklusive lätta bussar) och lätta lastbilar skärps bl.a. bilarnas gränsvärde vad gäller utsläpp av partiklar. För bilar med kompressionständning (dieselbilar) föreslås att gränsvärdet för partiklar sänks från 25 mg/km till 5 mg/km. Möjligheten till incitament och i vilken utsträckning sådana kan ges kommer dock troligen att bli föremål för översyn innan dess. Enligt ett meddelande från det österrikiska ordförandeskapet den 19 december 2005 (UD-EU Dnr 169) avser Österrike att prioritera nya avgaskrav och bedömer att detta arbete kan slutföras under ordförandeskapet.

## 5.2 Kommissionens arbetsdokument om incitament för dieselfordon med låga partikelutsläpp

Med anledning av att artikel 5 i direktiv 98/69/EG inte längre kan tillämpas på bilar med strängare avgaskrav än de obligatoriska, publicerade kommissionen den 12 januari 2005 ett arbetsdokument, Fiscal incentives for motor vehicles in advance of euro 5, SEC(2005) 43, om rättsläget avseende möjligheten att ge incitament till bilar med motorer som uppfyller strängare avgaskrav än de som är obligatoriska enligt direktivet. Kommissionen ger också i arbetsdokumentet indikationer på hur medlemsstaterna bör utforma sina incitament för dieselbilar med låga utsläpp av partiklar.

I arbetsdokumentet föreslås en interimistisk utsläppsnivå för partiklar från dieslbilar som kommissionen bedömt vara förenlig med EG-rätten. Kommissionen menar att en utsläppsnivå om 5 mg/km eller lägre kan anses realistiskt ur ett tekniskt perspektiv och även rättfärdigas ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv. Detta motsvarar en reduktion med 80 % av det gränsvärde som är obligatoriskt. Kommissionen pekar på att en ännu lägre utsläppsnivå leder till en uppdelning av marknaden och anses därmed oförenlig med gemenskapsrätten.

Ett incitament bör enligt kommissionen inte knytas till en särskild teknik utan ett incitament måste vara teknik neutralt. Kommissionen noterar dock att det i praktiken för närvarande krävs partikelfilter för att minska partiklarna ytterligare.

Kommissionen pekar även på att den föreslagna utsläppsnivån för partiklar endast är en indikation för ett incitament innan nya avgaskrav antagits. Ett incitament kan således komma att behöva modifieras när nytt regelverk för utsläpp av avgaser antas.

### 5.3 Miljöklassindelning och bilavgaser

Sverige införde år 1991 bestämmelser om en indelning av bilar i olika miljöklasser (prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344). Syftet var att rangordna bilmodeller efter deras utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar. Miljöklassindelningen innebar att nya personbilar, lastbilar och bussar i samband med avgasgodkännandet skulle placeras i en av tre miljöklasser, med vissa undantag. Miljöklass 3 omfattade bilar som endast uppfyllde gällande avgaskrav. Bilar i miljöklass 2 hade väsentligt lägre utsläpp av avgaser eller uppfyllde högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet. Miljöklass 1 omfattade bilar som dessutom uppfyllde särskilt höga krav beträffande hållbarhet eller som var särskilt lämpade för användning i tätortstrafik. Miljöklasserna 1 och 2 skulle så långt som möjligt anpassas till strängare krav som var beslutade eller planerade utomlands. För bilar som helt eller delvis drivs med elektricitet inrättades den 1 juli 1996 miljöklasserna 1 E och 1 H.

Det tidigare gällande svenska regelsystemet om bilavgaser har funnits i bilavgaslagen (SFS 1986:1386, prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344) och bilavgasförordningen (SFS 1991:1481) samt i Naturvårdsverkets föreskrifter. Bilavgaslagen innehöll dels de grundläggande kraven i fråga om begränsningar för bilars utsläpp, dels föreskrifter om hållbarhetskrav och det s.k. tillverkaransvaret, dvs. ansvarsfördelningen mellan tillverkare och bilägare för bilar i bruk.

Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen trädde i kraft den 1 januari 2002 och ersatte då bilavgaslagen. Denna lag reglerar även miljöklasser som i sin tur bygger på de kravnivåer för utsläpp som beslutas inom Europeiska gemenskapen för förbränningsmotordrivna bilar (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6, rskr. 2001/02:82). I bilaga 1 till lagen anges miljöklasser för bilar. Förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening har ersatt bilavgasförordningen och innehåller avgasreningsskrav för motorfordon.

Syftet med den nya lagen är att uppnå en tydligare reglering för bilar avgasrening och anpassa den svenska regleringen till de skärpta EG-bestämmelserna på området. Regleringen skall även förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Enligt lagen delas bilar in i miljöklasser i enlighet med de kravnivåer för utsläpp som beslutats inom EU. Miljöklasserna avlöser successivt varandra och skärps i takt med att avgaskraven införs inom EU. Enligt de nya bestämmelserna namnges miljöklasserna i stället efter det år då motsvarande avgaskrav på EG-nivå träder i kraft. Detta innebär att innehållet i miljöklasserna därefter förblir detsamma och inte som tidigare att kraven kunde ändras efterhand för en miljöklass. När avgaskraven skärps finns en ny, bättre miljöklass. De nya beteckningarna för miljöklasser anses underlätta för konsumenterna att förstå vilka fordon som har de lägsta miljöutsläppen. Särskilda miljöklasser finns för elbilar och hybridbilar. I lagen anges också att ytterligare miljöklasser får inrättas för bl.a. bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar.

I lagen finns även särskilda bestämmelser om typgodkännande av fordon. En fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet kan typgodkännas i fråga om avgasrening. Ett typgodkännande som har meddelats i en annan medlemsstat i EU gäller utan särskild prövning i Sverige.

Ett fordon skall anses stämma överens med de avgaskrav som anges i lagen om fordonet har godkänts enligt något av direktiven och åtföljs av intyg från fordonstillverkaren att bilen stämmer överens med typgodkännande.

En bil hänförs således till den miljöklass som anges av tillverkaren. Det är också tillverkaren av motorfordon eller motorer till fordon som ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav.

## 6 Skattelättnader för bilar med låga partikelutsläpp

### 6.1 Skattelättnader för bilar med bättre miljöegenskaper

Historisk sett har vi i Sverige vid flera tillfällen använt olika ekonomiska incitament för att introducera fordon med bättre miljöegenskaper. Åren 1987 och 1988 differentierades försäljningsskatten för att uppmuntra försäljningen av bilar med katalytisk avgasrening. För att underlätta introduktionen av bilar med strängare avgaskrav infördes från och med årsmodell 1993 ett ekonomiskt incitament i försäljningsskatten för motorfordon (SFS 1991:608, prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25) som innebar att försäljningsskatten skulle ökas eller minska beroende på till vilken miljöklass bilen hörde. Man utgick från miljöklass 2 och hade en högre skatt för bilar i miljöklass 3 och en lägre för bilar i miljöklass 1.

Den 1 januari 1995 avskaffades differentieringen av försäljningsskatten mellan bilar i miljöklass 1 och miljöklass 2 (SFS 1994:1789, prop.1994/95:55, bet. 1994/95:SkU5). Anledningen var att reglerna om en nedsättning av försäljningsskatten på bilar i miljöklass 1 inte var förenliga med EG:s bilavgasdirektiv. Enligt direktivet fick en lägre skatt endast tillämpas på bensin- och dieseldrivna bilar som uppfyller en standard för avgasrening som beslutats inom EU. Miljöklass 1 grundades inte på någon sådan standard. För miljöklass 3 påfördes dock en något högre försäljningsskatt. Liksom för fallet med katalysatorreningen eftersträvades att differentieringen skulle stå i proportion till merkostnaderna för den mer avancerade avgasreningen. Från och med den 12 juni 1996 slopades försäljningsskatten på personbilar (SFS 1996:883, prop. 1995/96:222, bet. 1995/96:FiU15). Den 1 januari 1997 slopades även försäljningsskatten på bilar i miljöklass 3, eftersom nya bilar från detta datum endast fick säljas om de uppfyllde kraven för miljöklass 2 (SFS 1996:1410, prop. 1996/97:14, bet. 1996/97:SkU8). Miljöklassdifferentierad försäljningsskatt för lätta lastbilar och lätta bussar upphörde den 19 september 2000, i samband med att lagen om försäljningsskatt avskaffades den 1 januari 2001 (SFS 2000:1326, prop. 2000/01:1 volym 1, bet. 2000/01:FiU1, rskr. 2001/01:36).

Med anledning av att en lägre försäljningsskatt inte var förenlig med EG:s bilavgasdirektiv infördes den 1 januari 1995 en femårig befrielse från fordonsskatt för personbilar och andra lätta fordon i miljöklass 1 (SFS 1994:1792, prop. 1994/95:55, bet. 1994/95:SkU5, rskr. 1994/95:154). Från och med den 1 juli 1999 omfattas även el- och elhybridbilar av den femåriga befrielsen från fordonsskatt (SFS 1999:692, prop. 1998/99:100, bet. 1998/99:FiU20). Sedan den 1 januari 2000 utgår emellertid inte någon femårig befrielse från fordonsskatt för bilar i miljöklass 1 (SFS 1999:1065, prop. 1999/2000:1 volym 1 s.210-211, bet. 1999/2000:FiU1). Anledningen var att skattebefrielsen beloppsmässigt var för hög i förhållande till vad som var tillåtet enligt EG:s nya avgasdirektiv 98/69/EG.

Den 1 juli 2000 infördes en skattelättnad i fordonsskattelagen (1988:327) för lätta bilar som uppfyller de framtida avgaskraven i direktiv 98/69/EG, vilket motsvarade den dåvarande svenska miljöklass 1 (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22, rskr. 1999/2000:246). Skattelättnaden innebar att det för personbilar och lätta bussar med en tjänstevikt om högst 2 470 kg samt lätta lastbilar med en tjänstevikt om högst 1 275 kg som uppfyllde kraven för miljöklass 1 gavs en skattelättnad med 3 500 kr om skatteplikt inträdde för första gången under år 2000 och med 1 500 kr om skatteplikt inträdde för första gången under år 2001. Lättnadsbeloppet skulle avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2005. För personbilar och lätta bussar med en tjänstevikt överstigande 2 470 kg samt lätta lastbilar med en tjänstevikt överstigande 1 275 kg som uppfyllde kraven för miljöklass 1 gavs en skattelättnad med 3 500 kr om skatteplikt inträdde för första gången under år 2001 och med 1 500 kr om skatteplikt inträdde för första gången under år 2002. En förutsättning var dock att totalvikten inte överstiger 3 500 kg. Lättnadsbeloppet skulle avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2006. Skälet till att lättnaden infördes vid olika



tidpunkter var att direktivet inte tillät en lättnad för de större lätta fordonen förrän år 2001, till skillnad för de små lätta fordonen för vilka lättnaden kunde införas redan under år 2000. Anledningen till att lättnadsbeloppet var lägre år två, var att kostnaden för åtgärden att minska bilens avgaser ansågs mindre ju närmare tidpunkten för när kraven blir obligatoriska.

### *Ny vägtrafikskattelag*

I regeringens förslag till en ny vägtrafikskattelag (prop. 2005/06:65), som överlämnades till riksdagen den 15 december 2005, föreslås att en koldioxidbaserad fordonsskatt skall införas för personbilar (klass I) av modellår 2006 eller senare samt för sådana personbilar som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Bakgrunden till förslaget är att det med anledning av de höga koldioxidutsläppen från den svenska bilparken behövs ekonomiska instrument för att få bilköpare att i större utsträckning välja bränsleeffektiva fordon.

Om syftet vore att genom fordonsskatten endast styra mot lägre koldioxidutsläpp skulle det mest ändamålsenliga vara att enbart ha en koldioxidkomponent i fordonsskatten. Med en sådan utformning skulle skatten styra i en enda riktning, dvs. mot bränsleeffektivitet. Dieselfordon tillåts emellertid ha högre utsläpp av kväveoxider än bensinfordon. Därutöver släpper ett dieselfordon ifrån sig fler partiklar än motsvarande bensinfordon, i vart fall om dieselfordonet inte är utrustat med ett partikelfilter. I dagsläget finns det heller inte några avgaskrav som säkerställer att dieselfordon utrustas med partikelfilter. Regeringen har därför bedömt att det finns anledning att i fordonsskatten ta hänsyn till skillnaderna i avgaskraven mellan bensindrivna och dieseldrivna bilar. Regeringen har i propositionen anført att detta bäst sker genom att fordonsskatten för dieselfordon som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten multipliceras med en miljöfaktor.

Beträffande miljöfaktorens storlek är det viktigt att den inte sätts på en så hög nivå att den förtar effekten av koldioxidrelateringen. Nivån får inte heller vara för låg utan måste avvägas noggrant. Regeringen har bedömt att ett tillägg om 30 procent (miljöfaktor 1,3) är väl avvägt. Miljöfaktorn kan tas bort för nya fordon när utsläppskraven i framtiden för bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms vara tillräckligt näraliggande, möjligen i samband med att nästa miljöklass blir obligatorisk.

Dieselolja är i dag oftast lägre beskattad än bensin. Regeringen har bedömt att en teknikneutral beskattning kräver att den olikformade drivmedelsbeskattningen får genomslag även i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Regeringen har i propositionen anført att detta sker lämpligast genom att fordonsskatten multipliceras även med en bränslefaktor. Regeringen bedömde att en bränslefaktor på 2,7 är rimlig. Bränslefaktorn på 2,7 tillämpas inte självständigt utan i kombination med miljöfaktorn.

## 6.2 En ny miljöklass för lätta dieslbilar

**Regeringens förslag:** En ny miljöklass införs för dieslbilar med låga partikelutsläpp, miljöklass 2005 PM. Bilar i den nya miljöklassen skall uppfylla kraven för miljöklass 2005, men med strängare krav för utsläpp av partiklar, 5 mg/km. Personbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg samt lätta lastbilar med en tjänstevikt om högst 1 280 kg kan omfattas av den nya miljöklassen.

**Vägverkets rapport:** En ny miljöklass föreslås för vissa dieslbilar med låga partikelutsläpp, miljöklass 2005 PM. Vägverket föreslår att den nya miljöklassen endast bör omfatta personbilar och bussar som uppfyller motsvarande avgaskrav som små lätta lastbilar (N<sub>1</sub> klass I). Vidare skall bilarna vara typgodkända utifrån samma förutsättningar som gäller för miljöklass 2005 men med partikelutsläpp som vid provning enligt direktiv 98/69/EG är högst 5 mg/km.

Vägverket har valt att avgränsa miljöklassen till bilar som tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller senare med anledning av att det är oklart om det finns tillräckligt underlag för att äldre bilar skall kunna registreras i denna miljöklass. Med nuvarande utformning och tolkning av miljöklassningssystemet saknas det också koppling till typgodkännande av fordonet. Ett ytterligare problem enligt Vägverket är att det för privatimporterade fordon kan saknas uppgift om partikelutsläpp. En avgränsning till nya bilar gör det också möjligt att utveckla nödvändiga kvalitetssäkringsrutiner för att säkerställa kvaliteten på det rapporterade partikelutsläppet. Vägverket anser vidare att det är osannolikt att fordon som förses med eftermonterade partikelfilter kommer att klara den låga utsläppsnivån för partiklar.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna är genomgående positiva till att en ny miljöklass inrättas för nya lätta dieslbilar med partikelfilter. *BIL Sweden, Fordonskomponentgruppen, Naturvårdsverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Gröna bilister, Hjärt- och lungsjukas riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet* samt *Svenskt Näringsliv* anser dock att fordon med en totalvikt upp till 3 500 kg bör omfattas av den nya miljöklassen och oavsett tidpunkt då bilen tas i bruk. *Gröna bilister* anser att även fordon med eftermonterade partikelfilter bör omfattas av skattelättnaden. *Kommerskollegium* och *Konkurrensverket* anser att systemet bör utformas så att det inte missgynnar privatimporterade fordon som saknar uppgift från ursprungslandet om partikelutsläpp. *Kommerskollegium* menar att det kan behöva göras en precisering av förslaget när det gäller frågan om när en utsläppsnivå på 5 mg/km skall vara uppfylld, vid provningstillfället eller vid den fortsatta tillverkningen av bilar och under bilens hela livslängd.

**Skälen för regeringens förslag:** Ett ekonomiskt incitament för dieslbilar med låga partikelutsläpp förutsätter att det är möjligt att på ett förhållandevis enkelt sätt bestämma vilka bilar som anses ha så låga utsläpp att de kan komma i fråga. Regeringen anser att det med en ny miljöklass för dieslbilar med låga partikelutsläpp är möjligt att på ett

enkelt och lätthanterligt sätt peka ut de bilar som bör omfattas av ett ekonomiskt incitament.

I lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen anges i vilka avseende det är möjligt att införa nya miljöklasser. Enligt 4 § 3 punkten i lagen är det möjligt att införa miljöklasser för bilar med särskilt låga utsläpp av föroreningar. Regeringen bedömer att en miljöklass för dieslbilar med låga partikelutsläpp sammanfaller med denna kategori.

Regeringen har just nu inte för avsikt att fastställa någon annan utsläppsnivå för partiklar i den nya miljöklassen än den av kommissionen rekommenderade utsläppsnivån om 5 mg/km. Särskilt mot bakgrund av att det för närvarande är oklart om en annan utsläppsnivå skulle vara förenlig med EG-fördraget. Som framgår av avsnitt 6.3 bör det emellertid i framtiden vara möjligt att ytterligare skärpa utsläppsnivån. Det finns inte anledning att tillåta att den nya miljöklassen har lindrigare avgaskrav än de som gäller för obligatoriska miljöklass 2005.

Bilar i den nya miljöklassen skall således uppfylla kraven för miljöklass 2005 men med strängare krav för utsläpp av partiklar. Miljöklassen kan benämnas, som föreslagits av Vägverket, miljöklass 2005 PM.

Kommissionen har i sitt arbetsdokument rekommenderat att ett ekonomiskt incitament för lätta lastbilar bör begränsas till fordonskategori N<sub>1</sub> klass I, dvs. lastbilar med en tjänstevikt om högst 1 280 kg. Regeringen har förståelse för Vägverkets tolkning av kommissionens arbetsdokument att den nya miljöklassen endast bör omfatta personbilar och bussar som uppfyller motsvarande avgaskrav som dessa lastbilar. Regeringen ser dock inte att kommissionen har begränsat möjligheten till ett ekonomiskt incitament till att endast omfatta bilar som uppfyller samma avgaskrav. Med Vägverkets förslag kommer endast personbilar och lätta bussar med en totalvikt som inte överstiger 2 500 kg att omfattas av ett ekonomiskt incitament. Med hänsyn till att det är angeläget att minska utsläppen av partiklar gör därför regeringen bedömningen att det trots lindrigare avgaskrav är lämpligt att alla personbilar och bussar som omfattas av utsläppskraven i direktiv 98/69/EG bör omfattas av den nya miljöklassen, om utsläppen av partiklar är högst 5 mg/km.

Regeringen har i budgetpropositionen för år 2006 anfört att även äldre bilar skall kunna ta del av ett ekonomiskt incitament om de har låga partikelutsläpp. Eftersom en förutsättning för att omfattas av ett ekonomiskt incitament är att kraven för den nya miljöklassen uppfylls skall miljöklassen inte, som *Vägverket* föreslagit, begränsas till att avse endast nya bilar. Det har visserligen framkommit att det för äldre bilar och privatimporterade bilar kan saknas uppgifter om partikelutsläpp. I de flesta fall bör det vara möjligt att få fram uppgifter om en bils utsläpp av partiklar i vägtrafikregistret. Vid kontakt med Vägverket har uppgetts att det är möjligt att ta fram uppgifter för de flesta äldre bilar men med reservation för att kvalitén på angivna partikelutsläpp inte är tillräcklig. Om det görs gällande att en bil uppfyller den nya miljöklassen och partikelutsläpp inte kan bestämmas med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret, bör ägaren till bilen ges möjlighet att med dokument

styrka att bilens utsläpp av partiklar inte överstiger den nivå som krävs för att omfattas av den nya miljöklassen.

Eftermontering av teknisk utrustning för att nå lägre avgaskrav har tidigare inte accepterats eftersom det är svårt att få samma effekt som för nyproducerade bilar. Regeringen menar dock att det beträffande partikelfilter bör vara möjligt att uppnå miljöklassens utsläppsnivåer även vid eftermontering. Eftermonterade partikelfilter bör därför inte undantas från miljöklassen. Det är dock tveksamt om eftermontering kommer att ske i någon större utsträckning. Det bidrag som tidigare utgick för eftermontering av katalysatorer utnyttjades i mycket liten utsträckning.

Fastställandet av mängden partiklar som släpps ut från ett typfordons motor sker vid provning i enlighet med direktiv 98/69/EG. Någon ytterligare precisering av när en utsläppsnivå på 5 mg/km skall vara uppfylld, som påpekats av *Kommerskollegium*, torde inte behövas. Det kan dock noteras att ägaren till ett fordon är skyldig att underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att gällande avgaskrav inte överskrids enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### 6.3 Skattelättnad för dieslbilar med låga partikelutsläpp

**Regeringens förslag:** För personbilar, bussar och lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM införs en skattelättnad i fordonsskatten om skatteplikten för bilen har inträtt för första gången innan utgången av 2007. Skattelättnaden ges med 6 000 kr och avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012. Någon kompensation enligt glesbygdsreglerna vid påförande av fordonsskatt för de bilar som omfattas av skattelättnaden, skall inte ges förrän lättnadsbeloppet i sin helhet avräknats.

**Vägverkets rapport:** En lättnad i fordonsskatten för de dieslbilar som uppfyller den nya miljöklassen kan införas under ett begränsat antal år enligt Vägverket.

Den sammanlagda sänkningen över åren bör motsvara den tekniska merkostnaden för den teknik som krävs för att uppfylla miljöklassen inklusive installation. Vägverket bedömer att den tekniska merkostnaden kan uppskattas till mellan 4 500 och 7 000 kr. Ett snävare intervall ligger mellan 5 500–6 000 kr. Troligtvis kommer priset på partikelfilter minska med ökade produktionsvolymerna. Det bör därför vara möjligt att i efterhand justera skattelättnaden för att ta hänsyn till detta. Vägverket presumerar att den totala skillnaden i kostnad över åren i fordonsskatt mellan dieslbilar som inte uppfyller den nya miljöklassen och de som uppfyller den är 6 000 kr. Med de nuvarande nivåerna på fordonsskatten för dieseldrivna personbilar skulle skattelättnaden kunna fördelas på tre år med lika stora belopp varje år.

Vägverket föreslår att skattelättnaden skall gälla enbart för nyregistrerade fordon som uppfyller den nya miljöklassen från det att förändringarna i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen vunnit laga kraft. Vägverket påpekar att det finns viss osäkerhet i

nuvarande miljöklassning och det därför inte är lämpligt att bilar som tagits i bruk för första gången före den 1 januari 2006 omfattas.

Den nya miljöklassen och den därtill knutna skattelättnaden kan tillämpas fram tills dess att nästa kravnivå, EURO 5, har beslutats inom EU. De fordon som nyregistrerats innan denna tidpunkt bör dock även därefter kunna få del av den föreslagna sänkningen av fordonsskatten.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna är genomgående positiva till en skattelättnad för dieselbilar med låga partikelutsläpp och att denna kopplas till miljöklassningen. *Skatteverket* anser att en skattelättnad bör utformas enligt samma modell som den skattelättnad för bilar i miljöklass 1 som infördes den 1 juli 2000. *Naturvårdsverket* och *Svenska Naturskyddsföreningen* anför att ett alltför kraftigt incitament för låga utsläpp av partiklar leder till att andelen dieselbilar ökar, vilket kan vara negativt ur miljösynpunkt. *Statens institut för kommunikationsanalys* anser att skattelättnaden bör baseras på den minskning av de externa marginalkostnaderna som partikelfilter ger.

**Skälen för regeringens förslag:** I avvaktan på att strängare avgaskkrav antas på EU-nivå som tillförsäkrar att de lätta dieselbilarna släpper ut mindre mängd partiklar anser regeringen att det är angeläget att stimulera introduktionen av lätta dieselbilar med särskilt låga partikelutsläpp. En skattelättnad som gynnar sådana bilar bör därför införas.

En viss försiktighet bör dock iakttas med en sådan skattelättnad. En alltför omfattande lättnad till belopp och i tid kan troligen förta effekten av den föreslagna koldioxidrelaterade fordonsskatten.

I avsnitt 6.2 har föreslagits att en ny miljöklass (miljöklass 2005 PM) skall införas. En förutsättning för att en bil skall omfattas av skattelättnaden är att kraven för denna miljöklass uppfylls.

Regeringen har tidigare i budgetpropositionen för år 2006 bedömt att en skattelättnad bör uppgå till totalt 6 000 kr per bil, vilket överensstämmer med Vägverkets beräkningar av den tekniska merkostnaden för att utrusta nya lätta dieselbilar så att utsläppen av partiklar uppgår till högst 5 mg/km. Vägverkets beräkningar visar förvisso att merkostnaden uppgår till olika belopp beroende på vilka bilkategorier som avses. En skattelättnad som ges utifrån en sådan uppdelning ger emellertid en mycket komplex lagstiftning. Någon uppdelning med hänsyn till slag av bil bör därför inte göras. Eftersom en skattelättnad inte längre begränsas av vad det kostar för den teknik som krävs för att få bilen att uppfylla de framtida avgaskraven, skulle en skattelättnad kunna bestämmas till ett högre belopp än merkostnaden. Med hänsyn till att det är osäkert huruvida ett högre belopp är förenligt med EG-fördraget bedömer regeringen att lättnadsbeloppet inte skall överstiga merkostnaden för den teknik som krävs för att uppfylla den av kommissionen rekommenderade nivån på partikelutsläpp.

Vägverket har föreslagit att lättnadsbeloppet skall delas upp och ges med lika stora belopp under varje år lättnaden utgår. Detta skulle dock innebära att storleken på det totala lättnadsbeloppet kan variera om fordonet ställs av och på, åtminstone för de fordon vars årliga fordonsskatt i det närmaste motsvarar skattelättnaden. Eftersom en sådan utformning innebär att skattelättnaden slås ut under hela den period en lättnad kan utgå och inte koncentreras till början av perioden, kan det i ännu större utsträckning än vad som nämnts ovan, leda till en sämre

miljöstyrning i den föreslagna koldioxidrelaterade fordonsskatten. Vidare torde det vara mer praktiskt ur administrativ synpunkt att, för det fall man vill ha ett fast lättnadsbelopp för varje år, ta bort miljöfaktorn eller sätta ned bränslefaktorn i den föreslagna koldioxidrelaterade fordonsskatten. Det sistnämnda tydliggör ytterligare ett problem med skattelättnaden för dieslbilar, nämligen att det kan störa den skattemässiga balansen mellan bensindrivna och dieseldrivna bilar.

En skattelättnad bör i stället utformas så att ägaren till en bil tillgodoräknas ett lättnadsbelopp, som successivt får avräknas vid påförandet av fordonsskatt. Först när ett belopp motsvarande det totala lättnadsbeloppet räknats av från påford fordonsskatt, kan fordonsskatt tas ut. En sådan utformning är enklare att hantera och påverkar inte i lika stor utsträckning den koldioxidrelaterade fordonsskatten eller relationen mellan bensindrivna och dieseldrivna bilar.

En skattelättnad för bilar som har låga partikelutsläpp bör endast ges så länge den har en funktion av styrmedel. När de flesta bilar har utsläpp av partiklar som är 5 mg/km eller lägre, finns det inte skäl att ge en skattelättnad. Regeringen bedömer att det efter 2007 inte längre finns något behov av en skattelättnad för dieslbilar vars partikelutsläpp är högst 5mg/km. Det kan dock finnas behov av en fortsatt skattelättnad även efter 2007. Detta avser i så fall bilar för vilka utsläppen av partiklar ytterligare har begränsats. Om det blir aktuellt med en fortsatt lättnad bör således den angivna gränsen för högsta partikelutsläpp i miljöklass 2005 PM skärpas.

Regeringen avser även att låta äldre fordon som uppfyller kraven för den nya miljöklassen komma i fråga för den aktuella skattelättnaden som ett led i att premiera alla dieslbilar som har låga partikelutsläpp.

När det finns nya avgaskrav inom EU kan skattelättnaden komma att behöva justeras beroende på vilken nivå för utsläpp av partiklar som beslutas inom EU. Om nivån för de framtida avgaskraven fastställs till den nivå som anges för miljöklass 2005 PM, 5 mg/km, torde lättnaden kunna kvarstå, åtminstone till dess att dessa nya avgaskrav blir obligatoriska. Om nivån för partikelutsläpp blir en annan i de nya framtida avgaskraven kan det finnas behov av att justera skattelättnaden.

Det förhållandet att en skattelättnad inte ges efter utgången av år 2007 hindrar inte att det därefter sker en fortsatt avräkning mot fordonsskatten av en redan erhållen skattelättnad. Av praktiska och administrativa skäl bör emellertid en sådan avräkning inte vara obegränsad i tiden. Det är angeläget att alla dieslbilar kan tillgodogöra sig hela lättnadsbeloppet, även de fordon som har en lägre fordonsskatt. Eftersom fordonsskatten för en del dieslbilar endast uppgår till runt 1 300 kr per år, måste perioden som lättnaden kan avräknas sträcka sig fem år från det att någon lättnad inte längre ges, dvs. från den 31 december 2007. Detta innebär således att avräkning skall kunna göras mot påford fordonsskatt t.o.m. den 31 december 2012.

Eftersom lättnadsbeloppet räknas av mot påford fordonsskatt kan det avräknade beloppet ses som en inbetalning av fordonsskatten. Överskjutande belopp vid avställning eller avregistrering skall därför återbetalas, även om någon faktisk inbetalning av fordonsskatt inte har skett med anledning av att lättnadsbeloppet överstiger den påforda fordonsskatten. Detta påverkar dock inte storleken av det kvarvarande

lätnadsbeloppet. Har exempelvis fordonsskatt erlagts med 1 000 kr och ett belopp om 400 kr återbetalats vid en avställning, skall den ursprungliga avräkningen från skattelättnadsbeloppet med 1 000 kr kvarstå.

## 7 Offentligfinansiella och andra effekter

Enligt Vägverket uppfyllde 5 procent av de dieseldrivna personbilar som nyregistrerades i Sverige under år 2004 (956 st.) kraven för den nya miljöklassen. Under 2005 har andelen t.o.m. början av mars varit 16 procent (684 st.). Om man enbart tittar på kravet att partikelutsläppen skall vara 5 mg/km eller lägre och bortser från övriga avgaskkomponenter, är andelarna dock högre, 9 procent (1819 st.) för år 2004 och 19 procent (787 st.) för de första två månaderna under 2005. Eftersom kraven för övriga avgaskkomponenter är obligatoriska från den 1 januari 2006 är emellertid, enligt Vägverket, andelen 19 procent under 2005 en mer relevant utgångspunkt för att göra en bedömning av framtida marknadsandelar. Enligt de kontakter som Vägverket har haft så kommer de flesta tillverkare att kunna erbjuda partikelfilter som innebär att man klarar utsläppsnivån för partiklar i den nya miljöklassen redan under 2006 för huvuddelen av sina modellprogram. En del modeller som är i slutet av sin produktcykel kommer inte att kunna erbjudas med partikelfilter utan kommer istället att introduceras i samband med den efterföljande modellen.

Med en differentiering av fordonsskatten under fordonets första tre år motsvarande den tekniska merkostnaden för att klara den nya miljöklassen, bedömer Vägverket att marknadsandelen för nya dieselbilar som uppfyller utsläppsnivån för partiklar i den nya miljöklass 2005 PM, kan bli mellan 50 och 80 procent 2006, över 80 procent 2007 och närmare 100 procent 2008.

Med utgångspunkt från Vägverkets bedömning antas att 13 000 nyregistrerade dieselbilar år 2006 och 16 000 nyregistrerade dieselbilar år 2007 uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM. Den periodiserade budgetförsvagningen för offentlig sektor vid en skattelättnad för dieselbilar med låga partikelutsläpp har beräknats till cirka 110 miljoner kr för år 2006 och 100 miljoner kr för år 2007. Anledningen att budgetförsvagningen blir större år 2006 är att även dieselbilar från år 2004 och 2005 som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM ingår i beräkningen. Cirka 6 000 dieselbilar som var nyregistrerade år 2004 och 2005 uppfyller kraven för den nya miljöklassen.

Skattelättnaden har finansierats inom ramen för ....

Skattebefrielsen väntas inte medföra några nämnvärt ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna, Skatteverket eller andra myndigheter. Eventuella merkostnader skall dock finansieras inom befintliga anslagsramar.

Förslaget bedöms inte medföra några administrativa effekter för små företag.

Den föreslagna skattelättnaden bedöms öka efterfrågan på dieselbilar som har lägre utsläpp av partiklar.

## 8 Författningskommentar

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000)

#### 2 kap. 10 §

I paragrafens *andra stycke* anges att skattelättnad utgår under en bestämd period för vissa lätta dieselbilar som utöver kraven i miljöklass 2005 har partikelutsläpp som är högst 5 mg/km.

I paragrafens *tredje stycke* regleras hur skattelättnaden lämnas.

#### 2 kap. 11 §

Fordonsskatt för personbilar registrerade i vissa glesbygdskommuner betalas endast till den del den överstiger 384 kr per år. Denna kompensation tillkom för att säkerställa att de som bor i glesbygd inte skulle få en i förhållande till andra försämrade situation när regeringen under 1988 avsåg att höja bensinskatten (prop. 1987/88:50). Det är således inte meningen att denna kompensation skall påverka någon annan reglering. Detta innebär att lättnadsbeloppet för dieselbilar som har låga partikelutsläpp skall avräknas i sin helhet innan det kan ske någon nedsättning på grund av glesbygdsreglerna.

### 8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

#### 2 §

För att även personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar skall omfattas av skattelättnaden hänvisas i paragrafen till 2 kap. 10 § andra och tredje styckena i förslaget till lag om vägtrafikskatt.

### 8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

#### 2 §

Av *andra stycket* framgår att de beteckningar som inte definieras i bestämmelsen har samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Eftersom definitionen av termen *tung buss* fr.o.m. den 1 maj 2006 föreslås anges direkt i lagen om vägtrafikdefinitioner är den obehövlig här och kan slopas (se prop. 2005/06:65).

#### Bilaga 1

Den i bilagan införda miljöklass 2005 PM skiljer sig från miljöklass 2005 genom att det krävs en lägre utsläppsnivå avseende partiklar och att möjligheten att omfattas av miljöklassen avseende lätta lastbilar



begränsas till små lätta lastbilar. Av 2 § förordningen (2001:1086) om motorfordons avgasrening och dess bilaga 1 framgår att avgaskraven i direktiv 98/69/EG endast avser bilar som har en totalvikt av högst 3 500 kg. Personbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kg omfattas därmed inte av skattelättnaden.

Syftet med miljöklassen är att den skall definiera vilka fordon som skall omfattas av den föreslagna skattelättnaden i 2 kap. 10 § andra och tredje styckena i förslaget till lag om vägtrafikskatt.

Hänvisningen till vikt avseende bussar i rubriken till den ändrade tabellen A i bilagan tas bort och ersätts med den enklare termen *lätt buss* som från den 1 maj 2006 enligt förslag i prop. 2005/06:65 kommer att definieras i lagen om vägtrafikdefinitioner.

*Bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen*

*Nuvarande lydelse*

Bilaga 1

Miljöklasser för bilar

**A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

*Föreslagen lydelse*

Bilaga 1

Miljöklasser för bilar

**A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg**

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.
Miljöklass 2005PM <sup>1</sup>	Personbilar och bussar, M, vars största massa inte överstiger 2500 kg samt lätta lastbilar N <sub>1</sub> klass I som har motor med kompressionständning och är typgodkända enligt direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I och vars partikelutsläpp (PM) vid provning enligt direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I är högst 0,005 g/km (5 mg/km)

<sup>1</sup> Miljöklassen tillämpas endast på fordon som har tagits i bruk för första gången 1 januari, 2006 eller senare.

## Förteckning över remissinstanserna

Kommerskollegium, Skatteverket, Statskontoret, Socialstyrelsen, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Konkurrensverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Verket för innovationssystem (VINNOVA), Institutet för miljömedicin, BIL Sweden, Fordonskomponentgruppen, Föreningen Gröna bilister, Hjärt- och Lungsjukas Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleuminstitutet, Svenskt Näringsliv.

AB Svensk Bilprovning, AVL Motortestcenter, Saab Automobile AB och Volvo Personvagnar har avstått från att yttra sig.