

Regeringens proposition

2005/06:167

om skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser

Prop.
2005/06:167

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Harpsund den 16 mars 2006

Göran Persson

Pär Nuder
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en lättnad i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar med partikelutsläpp som är högst 5 mg/km, 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 komma i fråga för skattelättnaden.

Tunga bussar och tunga lastbilar föreslås få en lägre fordonsskatt om de har motorer som uppfyller de avgaskrav som blir obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005, eller strängare avgaskrav.

Förslagen föranleder ändringar i vägtrafikskattelagen, 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 beträffande de ändringar som är föranledda av skattelättnaden för dieselbilar med låga partikelutsläpp. Den ändring i vägtrafikskattelagen som är föranledd av den lägre fordonsskatten för tunga bilar som uppfyller vissa avgaskrav föreslås träda i kraft den 1 oktober 2006.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	13
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	14
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	17
3	Ärendets beredning.....	18
4	Bakgrund	19
5	Avgaskrav.....	20
5.1	EG-bestämmelser om avgaskrav.....	20
5.1.1	Lätta bilar	21
5.1.2	Tunga bilar	21
5.1.3	Gällande avgaskrav.....	22
5.1.4	Incitament för bilar som uppfyller strängare avgaskrav än de obligatoriska.....	23
5.2	Kommissionens arbetsdokument om incitament för dieselfordon med låga partikelutsläpp	24
5.3	Miljöklassindelning och bilavgaser	24
6	Skattelättnader för bilar med låga partikelutsläpp.....	26
6.1	Skattelättnader för bilar med bättre miljöegenskaper	26
6.2	En ny miljöklass för lätta dieslbilar	28
6.3	Skattelättnad för dieslbilar med låga partikelutsläpp.....	31
7	Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar	33
8	Offentligfinansiella och andra effekter.....	36
8.1	Offentligfinansiella effekter	36
8.2	Övriga effekter	37
9	Författningskommentar	38
9.1	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000).....	38
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	39
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	39
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	40
Bilaga 1	Vägverkets lagförslag	41
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna beträffande Vägverkets redovisning av uppdrag om miljöklassning av nya lätta dieslbilar med partikelfilter.....	42

Bilaga 3	Utredarens lagförslag om en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon.....	43	Prop. 2005/06:167
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser beträffande Vägtrafikskatteutredningens delbetänkande Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64) och slutbetänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63).....	48	
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag	50	
Bilaga 6	Lagrådets yttrande	55	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 2006	57	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2005/06:167

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:000),
2. lag om ändring i lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och
4. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:000) dels att 1 kap. 5 § samt 2 kap. 2, 7 och 10–12 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny bilaga, bilaga 3, av följande lydelse.

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

1 kap.

5 §

Med *modellår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med *modellår* det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

Med *fordonsår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med *fordonsår* det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

2 kap.

2 §

Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan *modellåret* och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (*veteranfordon*):

Följande fordon, vars ålder, beräknad som skillnaden mellan *fordonsåret* och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre, är inte skattepliktiga (*veteranfordon*):

1. motorcyklar, och
2. bussar, lastbilar och personbilar som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,

2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,

¹ 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).

3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,

4. påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton om de dras uteslutande av bilar som kan drivas med dieselloja eller av traktorer som avses i 16 § 5, och

5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

7 §

Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp för personbilar som

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av *modellår* 2006 eller senare, eller

2. är av tidigare *modellår* än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret är av *fordonsår* 2006 eller senare, eller

2. är av tidigare *fordonsår* än 2006, men uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

10 §

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

För en personbil 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.

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.

12 §

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar, 1. tunga bussar och tunga lastbilar *som inte beskattas i enlighet med andra stycket,*
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2006 i fråga om 12 § och i övrigt den 1 juli 2006.

Fordonsskatt

(Indelningen i skatte kategorier för dessa fordon ansluter till bilaga 2).

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
A Tunga bussar		
2 Tunga bussar som kan drivas med diesellojja		
2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 510
	4 000 – 4 999	2 615
	5 000 – 5 999	2 825
	6 000 – 6 999	3 089
	7 000 – 7 999	3 329
	8 000 – 8 999	3 569
	9 000 – 9 999	3 809
	10 000 – 10 999	4 037
	11 000 – 11 999	4 797
	12 000 – 12 999	5 574
	13 000 – 13 999	6 292
	14 000 – 14 999	8 949
	15 000 – 15 999	12 575
	16 000 – 16 999	13 769
	17 000 – 17 999	16 622
	18 000 – 18 999	18 932
	19 000 –	23 532
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 011
	13 000 – 13 999	4 221
	14 000 – 14 999	5 871
	15 000 – 15 999	7 521
	16 000 – 16 999	9 171
	17 000 – 17 999	10 146
	18 000 – 18 999	10 402
	19 000 – 19 999	10 444
	20 000 – 20 999	10 485
	21 000 – 21 999	12 462
	22 000 – 22 999	13 641
	23 000 – 23 999	14 471
	24 000 – 24 999	15 777
	25 000 – 25 999	16 457
	26 000 – 26 999	17 137
	27 000 – 27 999	19 537
	28 000 – 28 999	21 937
	29 000 –	24 337
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 010
	13 000 – 13 999	4 251
	14 000 – 14 999	4 492
	15 000 – 15 999	5 492
	16 000 – 16 999	6 492
	17 000 – 17 999	8 074
	18 000 – 18 999	9 074
	19 000 – 19 999	9 152
	20 000 – 20 999	10 052
	21 000 – 21 999	10 952
	22 000 – 22 999	11 852
	23 000 – 23 999	12 752
	24 000 – 24 999	13 667
	25 000 – 25 999	14 990
	26 000 – 26 999	16 313
	27 000 – 27 999	17 636
	28 000 – 28 999	18 959
	29 000 – 29 999	20 282
	30 000 – 30 999	21 605
	31 000 – 31 999	22 928
	32 000 –	24 251

B Tunga lastbilar

2 Tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja

2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar,

2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

	3 501 – 5 999	3 094
	6 000 – 6 999	3 426
	7 000 – 7 999	5 413
	8 000 – 8 999	6 430
	9 000 – 9 999	8 429
	10 000 – 10 999	8 857
	11 000 – 11 999	11 775
	12 000 – 12 999	13 365
	13 000 – 13 999	16 875
	14 000 –	17 737

2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

	7 000 – 7 999	1 727
	8 000 – 8 999	2 084
	9 000 – 10 999	3 423
	11 000 – 12 999	4 751
	13 000 –	7 213

2.2 med anordning för påhängsvagn

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
med tre eller flera hjulaxlar,		
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 4 999	2 669
	5 000 – 5 999	2 826
	6 000 – 6 999	3 525
	7 000 – 7 999	8 453
	8 000 – 8 999	11 021
	9 000 – 9 999	11 811
	10 000 – 10 999	15 676
	11 000 – 11 999	16 476
	12 000 – 12 999	17 486
	13 000 – 13 999	18 496
	14 000 – 14 999	19 506
	15 000 –	20 015
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 – 17 999	4 638
	18 000 – 19 999	6 416
	20 000 –	9 491
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,		
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 –	300
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar,		
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	7 000 –	500
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar,		
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	12 000 – 12 999	317
	13 000 – 13 999	879
	14 000 – 14 999	1 236
	15 000 –	2 799
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar,		
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 20 999	1 471
	21 000 – 22 999	2 268
	23 000 –	3 525
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar,		
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt		
	3 501 – 11 999	2 232

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon		
	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 22 999	1 471
	23 000 – 24 999	1 492
	25 000 – 26 999	2 329
	27 000 – 28 999	3 698
	29 000 –	5 486

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

Härigenom föreskrivs¹ att 3 och 7 §§ lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2005/06:65 Föreslagen lydelse

3 §

Följande fordon är, om annat inte följer av 4 §, skattepliktiga om de är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda eller endast tillfälligt registrerade, nämligen

1. personbilar klass I som

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av modellår 2005 eller tidigare, och

a) enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2005 eller tidigare, och

b) inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt

2. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar.

7 §

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.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20 och 22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20 och 22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:000).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ 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 föreskrivs¹ att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och bilaga 1 till lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

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 dessa³, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG⁴, 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/EEG⁵, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG⁶,

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

¹ 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 Senaste lydelse 2004:1079.

³ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁴ EUT L 321, 6.12.2003, s. 15 (Celex 32003L0102).

⁵ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁶ EUT L 211, 21.8.2003, s. 24 (Celex 32003L0077).

är tillåtet enligt något av särdirektiven,

tung buss: buss med en totalvikt 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 tulltaxan⁷, 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 motorfordon⁸, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG⁹ 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 fordon¹⁰, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG¹¹.

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

⁷ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

⁸ EGT L 76, 4.6.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

⁹ EGT L 291, 28.10.2002, s. 20 (Celex 32002L0080).

¹⁰ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077).

¹¹ EGT L 107, 18.4.2001, s. 10 (Celex 32001L0027).

*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, bussar och lastbilar, som har motor med kompressionständning och uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I, 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.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 2 a och 6 §§ lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skall ha följande lydelse.

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

2 a §

Med *modellår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med *modellår* det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

Med *fordonsår* avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret avses med *fordonsår* det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.

6 §

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

1. försvarsmakten,
2. polisväsendet,
3. staten, en kommun eller någon annan och fordonet är avsett att användas för räddningstjänst, och
4. väghållningen.

En förutsättning för undantag enligt första stycket är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan *modellåret* och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

Avgiftsplikt gäller inte heller för fordon vars ålder, beräknad som skillnaden mellan *fordonsåret* och innevarande kalenderår, är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik som avses i yrkestrafiklagen (1998:490).

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

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 så att de 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).

Regeringen beslutade den 19 april 2001 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att bl.a. se över vägtrafikbeskattningens utformning. Utredaren skulle i sin översyn framförallt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Enligt direktiven skulle bl.a. möjligheten att införa ekonomiska incitament för bilar med låga utsläpp utredas. Utredningen antog namnet Vägtrafikskatteutredningen.

Utredarens delbetänkande Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64) överlämnades till regeringen den 1 juli 2002. I delbetänkandet föreslås bl.a. att de tunga bilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav får en lägre fordonsskatt. I utredarens slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63), som överlämnades till regeringen den 27 maj 2004, utvecklas förslaget ytterligare.

Utredarens lagförslag finns i *bilaga 3*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2002/2563).

I budgetpropositionen för år 2006 (prop. 2005/06:01, volym 1, s. 144–146) och i propositionen Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag (prop. 2004/05:150 s. 280 samt 286 och 287) tillkännagav regeringen sin avsikt att föreslå en skattelättnad för lätta bilar med låga partikelutsläpp samt en fordonsskatt differentierad efter miljöklass för tunga bilar i enlighet med vägtrafikskatteutredningens förslag.

De föreliggande förslagen har beretts underhand med Skatteverket och Vägverket. I beredningen har även förekommit kontakter med företrädare för bilindustrin.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 9 februari 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över förslaget om en skattelättnad för dieselbilar med låga partikelutsläpp, se *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*.

Regeringens förslag har utformats i enlighet med vad Lagrådet förordat. Lagrådets synpunkter behandlas i författningskommentaren.

Lagförslaget om en differentierad fordonsskatt efter miljöklass för tunga bilar är av sådan enkel beskaffenhet att Lagrådets yttrande skulle sakna betydelse.

Övriga ändringar är av redaktionell karaktär.

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. Lagförslagen som är föranledda av skattelättnaden för dieselbilar med låga partikelutsläpp har redan anmälts i enlighet med nämnda förfarande, men kommer att anmälas på nytt. Skälet till detta är att lättnaden i förhållande till lagrådsremissen numera omfattar alla lätta lastbilar och inte endast de som har en totalvikt av högst 1 280 kg.

Enligt nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för kommissionens granskningsförfarande inte löpt ut. Någon s.k. frysningsperiod gäller således inte.

4 Bakgrund

I regeringens proposition Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, som lämnades över till riksdagen den 4 maj 2005, framhålls att miljökvalitetsmålen fordrar ett långsiktigt arbete av alla aktörer och på alla nivåer i samhället för att uppnås. Trots att trafikmiljön i många avseenden har förbättrats kvarstår miljöproblem som innebär risker för människor. Det gäller t.ex. luftföroreningar i form av partiklar och kväveoxid som allt tydligare framstår som allvarliga riskfaktorer även vid låga exponeringsnivåer. Det krävs därför ytterligare åtgärder inom vägtrafiken för att uppnå utsläppsmålen.

Lätta dieselbilar

Utsläpp av partiklar från lätta bilar med dieselmotor är en viktig hälsorelaterad fråga. Utsläppskrav för partiklar som innebär att nya tunga bilar måste förses med partikelfilter antogs av EU redan 1999. År 2003 antog EU sådana utsläppskrav även för större dieseldrivna arbetsmaskiner. Motsvarande utsläppskrav saknas emellertid för lätta dieselbilar.

I budgetpropositionen för år 2006 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. Med lägre utsläpp av partiklar kan dessutom andelen 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. Prop. 2005/06:167

Tunga bilar

Det är angeläget att tillskapa incitament för att främja anskaffningen av mer miljöanpassad teknik för tunga bilar och stimulera användandet av tunga bilar som är mindre förorenande. I synnerhet krävs bättre teknik för att hantera utsläppen av partiklar och kväveoxider. Regeringen har i propositionen Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, anført att en starkare miljöstyrning är nödvändig avseende den tunga fordonsflottan och ställt sig bakom det förslag till en miljöklassdifferentierad fordonsskatt som lämnats av Vägtrafikskatteutredningen. Även i budgetpropositionen för år 2006 anføres att tunga bilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven bör få en sänkt fordonsskatt.

Närmast kan hänvisas till lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Vägavgiften differentieras bl.a. efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som en fordonsmotor uppfyller. Differentieringen sker efter miljöklass och bedöms öka användningen av mer miljöanpassade fordon genom att incitamenten att använda redan existerande rena fordon och att tidigarelägga köp av nya fordon i bättre miljöklass förstärks.

Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft är enligt Vägtrafikskatteutredningen inte så stor. En sänkning av fordonsskatten för de renare fordonen bedöms ändå underlätta konkurrensen eftersom endast svenskregistrerade bilar betalar fordonsskatt.

En lägre fordonsskatt för tunga bilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven syftar således till att dels öka miljöstyrningen, dels förbättra åkerinäringens konkurrenssituation.

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. Därutöver finns en rad särdirektiv som behandlar harmoniserade tekniska krav för enskilda delar av eller egenskaper hos bilar. I själva direktiven anges de grundläggande bestämmelserna, medan olika bilagor innehåller bestämmelser om gränsvärden, provförfarande och typgodkännandemyndighetens kontroller m.m. För bilar 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 fordon¹, som utgör ramdirektiv.

¹ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

5.1.1 Lätta bilar

Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om harmonisering av medlemsstaternas rättsregler om åtgärder mot luftföroreningar genom utsläpp från motorfordon² innehåller grundläggande avgaskrav för personbilar, 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 motorfordon³ finns det inte längre något större utrymme för nationella krav på området. Endast bilar som enbart drivs med elektricitet faller utanför tillämpningsområdet.

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/EG⁴ infördes strängare gränsvärden även för kväveoxider och partiklar. Bilar som uppfyller dessa kravnivåer kallas för EURO 2. Genom direktiv initierades även det s.k. Auto/Oil-programmet som är ett europeiskt program för luftkvalitet, utsläpp från vägtrafik, bränslen och motortrafik. Auto/Oil-arbetet har hittills för lätta bilar lett till direktiv om skärpta avgaskrav (98/69/EG och 98/70/EG).

Tillämpningsområdet för dessa avgaskrav omfattade ursprungligen enbart vissa personbilar. 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 motorfordon⁵ omfattas alla lätta bilar av avgaskraven eller avgaskrav som i förhållande till motorns storlek bedöms vara lika stränga.

5.1.2 Tunga bilar

Avgaskraven i fråga om utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer i tunga bilar (bussar och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kg) finns i 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 fordon⁶.

Som en del i Auto/Oil-programmet har det även beslutats om nya krav för motorer i tunga bilar. Dessa krav följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med

² EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

³ EGT L 242, 30.8.1991, s. 1 (Celex 31991L0441).

⁴ EGT L 100, 19.4.1994, s. 42 (Celex 31994L0041).

⁵ EGT L 282, 1.11.1996, s. 64 (Celex 31996L0069).

⁶ EGT L 036, 9.2.1988 s. 33 (Celex 31988L0077).

gnisttändning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EG⁷.

Endast bensindrivna tunga bilar faller utanför tillämpningsområdet för avgasdirektiven, varför det fortfarande är möjligt att införa nationella krav för dessa fordonskategorier.

5.1.3 Gällande avgaskrav

Skärpta krav för avgaser brukar ske i två steg. Inledningsvis får medlemsstaterna inte längre utfärda typgodkännande av 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/EEG⁸. Avgaskraven gäller för motorer med kompressionständning (dieslbilar) och för gnisttändningsmotorer (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.

Avgaskraven i direktiv 98/69/EG läggs fast i två nivåer. Den första nivån har införts för nya typgodkännanden med början år 2000 (miljöklass 2000) och den andra nivån har införts för nya typgodkännanden med början år 2005 (miljöklass 2005). Ett år efter införandet gäller de nya kraven för samtliga bilar vid registrering, försäljning eller ibruktagande. Kravnivåerna kallas EURO 3 och EURO 4.

För *tunga bilar* skärps kraven för nya dieselmotorer vid tre tidpunkter. Den 1 oktober 2001 skulle utsläppen av samtliga reglerade ämnen minska med omkring 30 procent jämfört med år 2000. Den 1 oktober 2006 skärps avgaskraven på nytt. Jämfört med år 2000 halveras kväveoxidutsläppen per körd kilometer. Partikelkraven skärps med cirka 87 procent, vilket innebär att de flesta nya tunga fordon kommer att behöva förses med partikelfälla. Den 1 oktober 2009 skärps gränsvärdet för kväveoxider till en nivå som innebär att en särskild efterreningsutrustning behövs. Kravnivåerna kallas EURO 4 och EURO 5 (miljöklass 2005 respektive miljöklass 2008).

För tunga bilar har en frivillig kravnivå införts med särskilt låga utsläpp, EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle), som främst är avsedd att anpassas till fordon som drivs med alternativa bränslen. Med frivilliga kravnivå menas att det inte är nödvändigt att uppfylla avgaskraven vid en viss tidpunkt.

⁷ EGT L 44, 16.2.2000 s. 1 (Celex 31999L0096).

⁸ EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31998L0069).

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 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 dieslbilar 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 (dieslbilar) 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 (dnr. UD-EU 2005/169) avser Österrike att prioritera nya avgaskrav och bedömer att detta arbete kan slutföras under ordförandeskapet.

Genom direktivet 1999/96/EG har det införts en möjlighet för medlemsstaterna att besluta om skattelättnader för *tunga bilar* som uppfyller de i direktivet framtida skärpta avgaskraven (endast EURO 5 från den 1 oktober 2006). Liksom för lätta bilar skall sådana skattelättnader gälla alla nya fordon som säljs på marknaden i en medlemsstat och som på förhand uppfyller de särskilt angivna gränsvärdena. Skattelättnaderna skall upphöra från och med den dag som

tillämpningen av utsläppsgränsvärdena för nya fordon blir bindande, dvs. ett incitament får inte ges under längre tid än till dess att den miljövänligare tekniken blir obligatorisk vid nya typgodkännanden. Som ytterligare krav gäller att lättnaderna inte för någon fordonstyp får överstiga merkostnaderna för den tekniska utrustning som krävs för att säkerställa uppfyllandet av angivna gränsvärden.

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 dieselmotorer med låga utsläpp av partiklar.

I arbetsdokumentet föreslås en högsta interimistisk utsläppsnivå för partiklar från dieselmotorer som kommissionen bedömt vara förenlig med EG-rätten. Kommissionen menar att en utsläppsnivå om 5 mg/km eller lägre kan anses realistisk ur ett tekniskt perspektiv och även rättfärdig 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 skall enligt kommissionen inte knytas till en särskild teknik utan ett incitament måste vara teknikneutralt. Kommissionen noterar dock att det i praktiken för närvarande krävs partikelfilter för att minska utsläppen av partiklar 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 ett nytt regelverk för 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 avgasreningskrav för motorfordon.

Syftet med den nya lagen är att uppnå en tydligare reglering för bilars 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 således en ny, bättre miljöklass. 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 typgodkännandet.

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.

Enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen skall *lätta bilar* uppfylla miljöklass 2005 för att få säljas, dvs. de obligatoriska kraven. Dessa blev obligatoriska den 1 januari 2005. Någon miljöklass

för framtida avgaskrav finns ännu inte. Dagens obligatoriska krav för *tunga bilar* är miljöklass 2000. Till den kommer tre strängare kravnivåer. Miljöklass 2005 blir obligatorisk den 1 oktober 2006. Mellan de två första kravstegen halveras utsläppen av luftföroreningar som påverkar hälsan och miljön. Miljöklass 2008 blir obligatorisk den 1 oktober 2009. Skillnaden jämfört med miljöklass 2005 är att bilarna i miljöklass 2008 måste förses med efterrening av kväveoxider. Den tredje miljöklassen utgörs av miljöklass EEV, som är avsedd för bilar med särskilt låga utsläpp. Kraven är anpassade till alternativbränslefordon.

Kravnivåerna som redovisats ovan finns i bilaga 1 till lagen. I tabell A anges miljöklasser för personbilar, lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg med hänvisning till de krav som ställs upp i direktiv 98/69/EG. I tabell B anges miljöklasser för tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor med hänvisning till de krav som ställs upp i direktivet 1999/96/EG.

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 och 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

Fordonsskatten har tidigare närmast varit fiskalt motiverad. Riksdagen beslutade den 8 mars 2006 om en ny vägtrafikskattelag (prop. 2005/06:65, bet. 2005/06:SkU15, rskr. 2005/06:167) som innebär att en koldioxidbaserad fordonsskatt skall införas för personbilar (klass I) av modellår 2006 (jfr. kommentaren till 1 kap. 5 § Vägtrafikskattelagen i avsnitt 9.1) eller senare samt för sådana personbilar som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Bakgrunden till införandet av en koldioxidrelaterad fordonsskatt 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 i propositionen Ny vägtrafikskattelag m.m. bedömt att det finns anledning att i fordonsskatten ta hänsyn till skillnaderna i avgaskraven mellan bensindrivna och dieseldrivna bilar. Regeringen har i propositionen anfört att detta bäst sker genom att fordonsskatten för dieselfordon som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten multipliceras med en miljöfaktor.

Beträffande miljöfaktorns 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. För att skatteuttaget för bensindrivna och dieseldrivna bilar totalt sett skall vara lika är fordonsskatten därför högre för dieseldrivna bilar. En teknikneutral beskattning kräver att den olikformade drivmedelsbeskattningen får genomslag även i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Regeringen har i propositionen anfört att detta sker lämpligast genom att fordonsskatten multipliceras med en bränslefaktor. Regeringen har bedömt att en bränslefaktor på 2,7 är rimlig. Bränslefaktorn på 2,7 tillämpas inte självständigt utan i kombination med miljöfaktorn, vilket innebär en total tilläggsfaktor för dieselbilar om 3,5 (1,3 x 2,7).

6.2 En ny miljöklass för lätta dieselbilar

Regeringens förslag: En ny miljöklass införs för lätta dieselbilar 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, högst 5 mg/km.

Vägverkets rapport: En ny miljöklass föreslås för dieselbilar med låga partikelutsläpp, miljöklass 2005 PM. Den nya miljöklassen bör endast omfatta lätta lastbilar med en totalvikt om högst 1 280 kg samt personbilar och bussar som uppfyller motsvarande avgaskrav som dessa lastbilar. 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. Miljöklassen bör avgränsas till bilar som tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller senare. Det är oklart om det finns tillräckliga uppgifter om partikelutsläpp för äldre bilar för att dessa skall kunna registreras i denna miljöklass. Det kan även saknas uppgift om partikelutsläpp för de privatimporterade bilarna. Vidare är det osannolikt att bilar som förses med eftermonterade partikelfilter kommer att klara den nämnda utsläppsnivån för partiklar. En avgränsning till nya bilar gör det också möjligt att utveckla nödvändiga rutiner för att säkerställa kvaliteten på det rapporterade partikelutsläppet.

Remissinstanserna: Remissinstanserna är genomgående positiva till att en ny miljöklass inrättas för nya lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp. *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 samtliga bilar med en totalvikt upp till 3 500 kg bör omfattas av den nya miljöklassen och detta oavsett tidpunkt då bilen tas i bruk. *Gröna bilister* anser att även fordon med eftermonterade partikelfilter bör kunna inrymmas i miljöklassen. *Kommerskollegium* och *Konkurrensverket* påpekar att systemet bör utformas så att det inte missgynnar privatimporterade fordon som saknar uppgift om partikelutsläpp. *Kommerskollegium* menar att det kan behöva preciseras när en utsläppsnivå på 5 mg/km skall vara uppfylld, vid provningstillfället eller vid den fortsatta tillverkningen av bilen och under bilens hela livslängd.

Skälen för regeringens förslag: Ett ekonomiskt incitament för dieselbilar 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 dieselbilar 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 dieselbilar med låga partikelutsläpp sammanfaller med denna kategori.

Regeringen har just nu inte för avsikt att föreslå 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 heller 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.

Kommissionen har i sitt arbetsdokument rekommenderat att ett ekonomiskt incitament för lätta lastbilar bör begränsas till fordonskategori N₁ klass I, dvs. lastbilar med en tjänstevikt om högst 1 280 kg. *Vägverkets* tolkning av kommissionens arbetsdokument innebär vidare att den nya miljöklassen endast bör omfatta personbilar och bussar som uppfyller motsvarande avgaskrav som dessa lastbilar, dvs. sådana bilar som har en totalvikt som inte överstiger 2 500 kg. Vid underhandskontakt med kommissionen har emellertid framkommit att det är möjligt att låta alla lätta lastbilar omfattas av ett ekonomiskt incitament. Därmed finns inte heller skäl att begränsa miljöklassen för personbilar och bussar. Mot bakgrund av att det är angeläget att minska utsläppen av partiklar gör därför regeringen bedömningen att det är lämpligt att alla lätta bilar omfattas av den nya miljöklassen. Det kan dock noteras att de större lätta bilarna kan få svårt att uppnå partikelutsläpp som 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. Det har visserligen framkommit att det för äldre bilar och privatimporterade bilar kan saknas uppgifter om partikelutsläpp. I de flesta fall bör det emellertid vara möjligt att få fram uppgifter om en bils utsläpp av partiklar i vägtrafikregistret. Vid underhandskontakt med *Vägverket* har uppgetts att det är möjligt att ta fram utsläppsvärden i vägtrafikregistret 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, kan emellertid ägaren till bilen ges möjlighet att med dokument från t.ex. tillverkare eller generalagent 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.

Förslaget föranleder ändringar i 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och bilaga 1 till lagen.

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 uppgår till 6 000 kr och avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

Vägverkets rapport: En lättnad i fordonsskatten för de dieselbilar som uppfyller den nya miljöklassen kan införas under ett begränsat antal år. Den sammanlagda sänkningen över åren bör motsvara den tekniska merkostnaden för den teknik som krävs för att uppfylla miljöklassen, inklusive installation. Den tekniska merkostnaden kan uppskattas till mellan 4 500 och 7 000 kr. Troligtvis kommer priset på partikelfilter minska med ökade produktionsvolymerna. Den totala skillnaden i kostnad över åren i fordonsskatt mellan dieselbilar som inte uppfyller den nya miljöklassen och de som uppfyller den kan uppskattas till 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. 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 lättnaden i 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: Regeringen har i budgetpropositionen för år 2006 anfört att en skattelättnad för dieselbilar med låga partikelutsläpp i huvudsak bör utformas i enlighet med *Vägverkets* rapport och stå i överensstämmelse med kommissionens rekommendationer. I avsnitt 6.2 har föreslagits att en ny miljöklass (miljöklass 2005 PM) skall införas för dieselbilar med låga partikelutsläpp. En förutsättning för att en bil skall omfattas av skattelättnaden är att kraven för denna miljöklass uppfylls. Regeringen har i budgetpropositionen anfört att även äldre fordon som uppfyller kraven för den nya miljöklassen skall komma i fråga för den aktuella skattelättnaden, som ett led i att premiera alla dieselbilar som har låga partikelutsläpp.

En viss försiktighet bör dock iaktas med en skattelättnad. En alltför omfattande lättnad till belopp och i tid kan troligen förta effekten av den av riksdagen nyligen beslutade koldioxidrelaterade fordonsskatten.

Regeringen har i budgetpropositionen 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.

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 likhet med 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 dieselbilar, nämligen att det kan störa den skattemässiga balansen mellan bensindrivna och dieseldrivna bilar.

En skattelättnad bör i stället utformas så att lättnadsbeloppet successivt får avräknas vid påförandet av fordonsskatt. Först när ett belopp motsvarande det totala lättnadsbeloppet räknats av från påförd 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. Eftersom skattelättnaden avräknas efterhand gäller inte lättnaden bakåt i tiden. Det är således inte fråga om att återbetala redan påförd skatt. Det innebär också att en tidigare ägare inte kan göra gällande att påförd skatt skall återbetalas genom att i efterhand visa dokument om att partikelutsläppen är högst 5 mg/km.

En skattelättnad för bilar som har låga partikelutsläpp bör endast ges så länge den har en funktion av styrmedel. Regeringen bedömer att det efter år 2007 inte längre finns något behov av en skattelättnad för dieselbilar vars partikelutsläpp är högst 5 mg/km. Det kan dock finnas behov av en fortsatt skattelättnad även efter denna tidpunkt för de 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.

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 samtidigt 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 påförd fordonsskatt t.o.m. den 31 december 2012.

Eftersom lättnadsbeloppet räknas av mot påförd 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 påförda fordonsskatten. Detta påverkar dock inte storleken av det kvarvarande lättnadsbeloppet. 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.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 10 och 11 §§ vägtrafikskattelagen (2006:00) samt 7 § lagen (2006:000) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

7 Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar

Regeringens förslag: Tunga lastbilar och tunga bussar får en lägre fordonsskatt om de uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser stödjer förslaget. *Green Cargo* anser emellertid att fordonsskatten inte bör sänkas utan att man analyserat i vad mån de totala externa kostnaderna täcks och vilken minskning av utsläppskostnaderna som uppnås. *Svenska Naturskyddsföreningen* avstyrker en sänkning av fordonsskatten för tunga fordon och menar att en ökad skattedifferentiering mellan olika miljöklasser förvisso är positiv, men att även de renaste lastbilarna har långt kvar till den kostnadsnivå där deras externa kostnader är internaliserade. *Naturvårdsverket* anser att en sådan förändring borde ske som ett helhetsgrepp, där fordonsskattens konstruktion och nivå hanteras tillsammans med förslag till utformning av en framtida kilometerbaserad vägskatt på lastbilar. *Naturvårdsverket* är tveksamt till om det är förenligt med EG-rätten att differentiera efter andra miljöklasser än framtida. *Företagarna*, *Sveriges Transportindustriförbund* och *Sveriges Åkeriföretagare* menar att sänkningen även bör omfatta de fordon som inte uppfyller de obligatoriska avgaskraven samt att sänkningen också inkluderar släpvagnarna. *Sveriges Åkeriföretagare* *Svenska*

Handelskammarförbundet, *Svenskt Näringsliv* och *Sveriges Transportindustriförbund* menar att även möjligheten att sänka skatten ytterligare för fordon med luftfjädring bör användas. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* anser, i likhet med utredningen, att skatten inte bör sänkas ytterligare för fordon med luftfjädring eftersom det inte finns ett tillräckligt kunskapsunderlag för att ta ställning till luftfjädringens betydelse för vägnedbrytningen. *Svenska Bussbranchens Riksförbund* anser att det skall vara möjligt att få del av den lägre skatten även för fordon med eftermonterad utrustning.

Skälen för regeringens förslag: För tunga bilar gäller fortfarande enligt direktivet att en skattelättnad endast får ges i begränsad utsträckning och efter bestämda förutsättningar. Det är således inte möjligt att gynna bilar med strängare avgaskrav än de obligatoriska på liknande sätt som för lätta bilar. Den möjlighet som ges i direktivet 1999/96/EG för bilar som uppfyller de i direktivet framtida avgaskraven skulle medföra att skattenivån i flera viktintervaller understiger de miniminivåer för fordonsskatt som föreskrivs i direktivet 1999/62/EG, vilket inte är tillåtet.

Det förhållandet att direktiv 1999/62/EG reglerar formerna för hur ännu inte obligatoriska avgaskrav får premieras hindrar inte, enligt regeringens mening, en medlemsstat att i en skatteskala differentiera mellan de avgaskrav som gäller eller tidigare gällt. En sådan differentiering innebär att bilar som uppfyller strängare avgaskrav får lägre skatt. Differentieringar av denna typ förekommer i andra länder, t.ex. i Tyskland.

Regeringen anförde i budgetpropositionen för 2006 att endast bilar som uppfyller miljöklass 2005 eller strängare avgaskrav kan komma i fråga för en lägre fordonsskatt. När nästa miljöklass (miljöklass 2008) blir obligatorisk den 1 oktober 2009 bör endast de bilar som uppfyller den miljöklassen, eller strängare avgaskrav komma i fråga för den lägre fordonsskatten. Den lägre skattenivån har därför begränsats i tiden fram till dess att miljöklass 2008 blir obligatorisk. Med strängare avgaskrav avses även de bilar som uppfyller kraven för miljöklass EEV.

Några ytterligare skatteskalor föreslogs inte i budgetpropositionen. Anledningen till att differentiering begränsats till två skatteskalor är dels med hänsyn till att fordonsskatten ligger nära EG:s miniminivåer och att det därmed endast finns ett begränsat utrymme för differentiering, dels med beaktande av att de äldre avgaskraven inte skiljer sig åt i sådan utsträckning att det i ett miljöperspektiv och av administrativa skäl är motiverat med flera skattenivåer.

Skattenivån för de bilar med motorer som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav bör ta sin utgångspunkt i miniminivåerna för tunga godsfordon i direktivet 1999/62/EG, men med ett påslag på fem procent⁹. Motivet till att inte sänka ända ned till EG:s miniminivå är att undvika att växelkursförändringar gör att fordonsskatten, såsom fallet är för vissa fordon i dag, hamnar under EG:s miniminivåer. Detta skulle kräva justeringar av skatteskalorna, vilket i sin tur skulle innebära ett påtagligt administrativt merarbete och ökade

⁹ Växelkurs per den 1 oktober 2001: 1 euro = 9,73 kr har använts (EGT C278, 2.10.2001 s. 1).

kostnader. Nivån på skatteskalorna bör ändå räknas om vid större växelkursförändringar.

Eftersom förslaget tar sin utgångspunkt i minimiskattenivåerna för tunga godsfordon innebär detta att även sänkningen för tunga fordon som inte är vägavgiftspliktiga (inklusive bussar) över 3,5 ton, vilka inte är reglerade i EG:s minimiskattesatser, indirekt styrs av minimiskattenivåerna. Sänkningen för tunga bilar som inte är vägavgiftspliktiga styrs av hur stor sänkningen är för motsvarande vägavgiftspliktigt bil avseende vikt och antal axlar.

För de lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga måste skattenivån vara högre. Anledningen till detta är att det sammanlagda beloppet av vägavgift och fordonsskatt för vägavgiftspliktiga lastbilar skall motsvara fordonsskatten för de lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga. De lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga men uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav, får dock en lägre fordonsskatt än de lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga med sämre avgaskrav.

Minimivåerna för uttag av fordonsskatt för tunga godsfordon är i direktivet differentierade på så sätt att bilar som har drivaxlar med luftfjädring eller annan likvärdig fjädring tillåts ha en lägre skattenivå än andra bilar. Generellt sett är luftfjädring positiv från slitagesynpunkt. Det kan emellertid konstateras att luftfjädringen får utnyttjas för högre vikter i vissa fall och därmed kan antas få till följd att effekten av vägvänligheten i vart fall begränsas. Det förhållandet att den tillåtna vikten höjs kan också innebära att fordonsägaren får betala en högre fordonsskatt och därmed inte ge en lägre fordonsskatt i den utsträckning som avses. Det kan även noteras att bilden är splittrad i Europa vad gäller hänsynstagande till luftfjädring i fordonsbeskattningen. Mot denna bakgrund är regeringen för närvarande inte beredd att förorda någon skattedifferentiering med hänsyn till sådan fjädring. Skattenivån för de bilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav bör därför motsvara de i direktiv 1999/62/EG angivna minimivåerna för fordonsskatt avseende fordon utan luftfjädring.

Den lägre fordonsskatten innebär att flertalet av de tyngre bilar som uppfyller högre miljökrav får en sänkning av fordonsskatten. För vissa bilar innebär dock den miljöklassrelaterade skatteuttaget i realiteten en höjning trots att bilen uppfyller miljöklass 2005. Anledningen till detta är att bilar i vissa vikt-kategorier får en höjd fordonsskatt, i enlighet med riksdagens beslut om en ny vägtrafikskattelag, på grund av att fordonsskatten i dag i vissa viktintervaller understiger EG:s minimiskattenivåer. Den nya vägtrafikskattelagen innebär också att viktintervallen i skatteskalorna ändras. Generellt sett leder detta till sänkt skatt, men även en mindre höjning av skatten har skett i syfte att undvika brutna skatteskalor. Eftersom det övergripande syftet med detta förslag är att införa en miljöstyrning i fordonsskatten får dock bilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav alltid en lägre fordonsskatt än motsvarande bil som har en motor med sämre avgaskrav.

Möjligheterna att montera avgasreningssystem i efterhand samt vilken teknik som krävs för att nå de lägre utsläppen beror på vilken motor det är fråga om. Skattelättnader torde emellertid inte kunna knytas till denna typ av anordningar. Miljöklasserna enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, liksom enligt direktivet

1999/96/EG, är nämligen knutna till bilens motor och inte till särskilda anordningar med vars hjälp avgasreningen skulle kunna förbättras.

Bensindrivna tunga bilar är begränsade till antalet och nyttjas inte i någon större utsträckning. Förslaget omfattar därför endast dieseldrivna tunga bilar.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 12 § vägtrafikskattelagen (2006:00).

8 Offentligfinansiella och andra effekter

8.1 Offentligfinansiella effekter

Enligt *Vägverket* uppfyllde 5 procent av de dieseldrivna personbilar som nyregistrerades i Sverige under år 2004 (956 st.) kraven för den nya miljöklass 2005 PM. Under 2005 är andelen 53 procent (14 123 st.). 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 i stället att introduceras i samband med den efterföljande modellen. Den senaste tillgängliga statistiken tyder på att antalet dieseldrivna personbilar som nyregistreras år 2006 kan uppgå till 40 000, vilket innebär en fördubbling jämfört med vad *Vägverket* tidigare redovisat för år 2004. Dessutom tyder statistiken på att marknadsandelen för nya dieseldrivna personbilar som uppfyller miljöklass 2005 PM kan bli åtminstone 80 - 90 procent för år 2006 och närmare 100 procent för 2007. Samtidigt bedöms relativt få lätta lastbilar och lätta bussar uppfylla kraven för miljöklass 2005 PM.

Med beaktande av den senast tillgängliga statistiken uppskattas att 34 000 nyregistrerade dieselbilar år 2006 och 38 000 nyregistrerade dieselbilar år 2007 uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM. Den periodiserade budgetförsvagningen för offentlig sektor vid en skattelättnad för *lätta dieselbilar* med låga partikelutsläpp beräknas till 290 miljoner kr för år 2006 och 230 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 15 000 dieselbilar som var nyregistrerade år 2004 och 2005 uppfyller kraven för den nya miljöklassen. Den varaktiga effekten av den tidsbegränsade åtgärden beräknas till 10 miljoner kronor (räntan på nuvärdet av saldorförsvagningarna).

Skattebortfallet vid en sänkning av fordonsskatten för de *tunga bilar* med motorer som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängareavgaskrav beror på hur många fordon som är i trafik samt hur stor andel av dem som uppfyller de miljöklasser som kvalificerar fordonet för den lägre fordonsskatten. Eftersom nyregistrering av tunga

fordon är i hög grad konjunkturberoende, innebär det också, att skattebortfallet är beroende av den allmänna ekonomiska utvecklingen.

Beräkningen för år 2006 bygger på att under det sista kvartalet år 2006 uppfyller i genomsnitt cirka 6 000 tunga lastbilar och cirka 1 000 tunga bussar miljöklass 2005. Beräkningarna för år 2007 och 2008 bygger på att antalet nyregistrerade fordon av miljöklass 2005 (eller strängare) per år uppgår till 6 000 tunga lastbilar och 1 000 tunga bussar. Den periodiserade effekten för offentlig sektor för år 2006 bedöms som marginell men förväntas öka till en budgetförsvagning om 60 miljoner kronor under år 2007 och 90 miljoner kronor under år 2008. Den varaktiga effekten av den tidsbegränsade åtgärden beräknas bli marginell.

8.2 Övriga effekter

Den föreslagna skattelättnaden för *lätta bilar* bedöms öka efterfrågan på dieslbilar som har lägre utsläpp av partiklar. Utöver partiklar kan även utsläppen av kolväten och kväveoxider minska. Eftersom nya dieseldrivna bilar generellt är mer bränslesnåla torde även koldioxidutsläppen minska.

Förslaget om en miljörelatering av skatten för *tunga bilar* bedöms öka användningen av renare fordon genom att incitamentet att bruka redan existerande renare fordon och att tidigarelägga köp av nya fordon med strängare avgaskrav förstärks. De positiva miljökonsekvenserna är allmänt sett en följd av övergång till mer bränsleeffektiva bilar samt en ökad användning av moderna motorer och därmed en ökad användning av bilar som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven. Det stora antalet fordon finns i dag i kategorin EURO 2 (miljöklass 2, 1993) och kategorin för bilar som inte uppfyller EG:s avgaskrav. En differentiering av fordonsskatten för tunga fordon kan således ge betydande utsläppsreduktioner, om det sker en ökad användning av bilar i miljöklass 2005 eller strängare.

Skattelättnaden för dieslbilar med låga partikelutsläpp och miljöklassdifferentieringen för tunga bilar kan sammantaget medföra att antalet förtidiga dödsfall till följd av luftföroreningar och att antalet personer som upplever luftföroreningarna som besvärande minskar.

Skattelättnaden för dieslbilar med låga partikelutsläpp och miljöklassdifferentieringen för tunga bilar väntas inte medföra några nämnvärt ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna, Skatteverket eller andra myndigheter. Eventuella merkostnader skall dock finansieras inom befintliga anslagsramar.

Förslagen kan inte heller förväntas medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande.

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

1 kap.

5 §

I paragrafen byts beteckningen modellår ut mot fordonsår. Ändringen är av redaktionell natur och görs med anledning av påpekanden från bilindustrin. Enligt bilindustrin finns det risk för att beteckningen modellår blandas samman med de beteckningar som industrin använder.

2 kap.

2 §

Se kommentaren till 1 kap. 5 §.

7 §

Se kommentaren till 1 kap. 5 §.

10 §

I paragrafens *andra stycke* anges att skattelättnad utgår under en bestämd period för vissa personbilar som utöver kraven i miljöklass 2005 har partikelutsläpp som är högst 5 mg/km. Andra stycket avser, på *Lagrådets* inrådan, endast personbilar klass I som beskattas enligt den nya vägtrafikskattelagen. Skattelättnaden för övriga personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar regleras i den särskilda lagen med bestämmelser om fordonsskatt, se avsnitt 9.2.

I paragrafens *tredje stycke* regleras hur skattelättnaden lämnas.

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 försämrad 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 dieslbilar som har låga partikelutsläpp skall avräknas i sin helhet innan det kan ske någon nedsättning på grund av glesbygdsreglerna.

Genom den befintliga hänvisningen till detta lagrum i 2 § lagen om särskilda bestämmelser om fordonsskatt omfattas även de personbilar klass II som får en skattelättnad med stöd av 7 § denna lag.

12 §

I paragrafens *första stycke punkten 1* regleras skattens storlek för de tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav.

I *andra stycket* regleras skattens storlek för de tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller åtminstone de obligatoriska avgaskraven. Med de obligatoriska avgaskraven avses miljöklass 2005 som blir obligatorisk den 1 oktober 2006 i samband med att den lägre skatten skall börja tillämpas. Dessa lägre skattenivåer gäller till dess att avgaskraven i

miljöklass 2008 blir obligatoriska, dvs. till och med den 30 september 2009. Prop. 2005/06:167

Bilaga 3

Bilagan anger de skattenivåer som gäller för de tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller renare avgaskrav under den tid som anges i 12 §. Det är endast dieseldrivna lastbilar och bussar som omfattas av de lägre skattenivåerna i bilaga 3. Bilagans utformning följer bilaga 2 i samma lag.

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

3 §

Se kommentaren till 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen.

7 §

I enlighet med *Lagrådets* yttrande regleras skattelättnaden för de bilar som inte beskattas med stöd av vägtrafikskattelagen i lagen med särskilda bestämmelser för fordonsskatt. Paragrafen avser personbilar klass II, lätta bussar samt lätta lastbilar. Personbilar klass I som beskattas enligt denna lag kan inte omfattas av skattelättnaden eftersom de inte uppfyller miljöklass 2005. Jämför kommentaren till 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen.

I paragrafens *andra stycke* regleras hur skattelättnaden lämnas.

I *tredje stycket* hänvisas till de möjligheter till nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt som ges med stöd av vägtrafikskattelagen, se vidare proposition 2005/06:65, s. 120 och 121. Någon förändring i sak är inte avsedd.

9.3 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. Av 2 § förordningen (2001:1085) 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, bussar och lastbilar 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 kommer att definieras i lagen om vägtrafikdefinitioner, se kommentaren till 2 §.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

2 a §

Se kommentaren till 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen.

6 §

Se kommentaren till 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen.

*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 ¹	Personbilar och bussar, M, vars största massa inte överstiger 2500 kg samt lätta lastbilar N ₁ 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)

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

Förteckning över remissinstanserna beträffande Vägverkets redovisning av uppdrag om miljö- klassning av nya lätta dieselbilar med partikelfilter.

Prop. 2005/06:167
Bilaga 2

Efter remiss har följande lämnat yttrande över utredningens förslag: AB Svensk Bilprovning, AVL Motortestcenter, 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, Saab Automobile AB, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet, Svenskt Näringsliv samt Volvo Personvagnar AB.

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

Utredarens lagförslag om en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon

Prop. 2005/06:167
Bilaga 3

Förslag till vägtrafikskattelag

Övriga skattepliktiga fordon

9 § För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 1 till denna lag.

1. Sådana tunga bussar och tunga lastbilar som inte uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

2. Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar.

3. Släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 15–17 §§.

Skattens storlek för en del av ett skatteår eller en skatteperiod

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen

Fordonsskatt (Indelningen i skatte kategorier för dessa fordon ansluter till den som finns i bilaga 1).

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
A Bussar		
2 Bussar som kan drivas med diesellojla		
2.1 med två hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 510
	4 000 – 4 999	2 615
	5 000 – 5 999	2 825
	6 000 – 6 999	3 089
	7 000 – 7 999	3 329
	8 000 – 8 999	3 569
	9 000 – 9 999	3 809
	10 000 – 10 999	4 037
	11 000 – 11 999	4 797
	12 000 – 12 999	5 574
	13 000 – 13 999	6 292
	14 000 – 14 999	8 949
	15 000 – 15 999	12 575
	16 000 – 16 999	13 769

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	17 000 – 17 999	16 622
	18 000 – 18 999	18 932
	19 000 –	23 532
2.2 med tre hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 011
	13 000 – 13 999	4 221
	14 000 – 14 999	5 871
	15 000 – 15 999	7 521
	16 000 – 16 999	9 171
	17 000 – 17 999	10 146
	18 000 – 18 999	10 402
	19 000 – 19 999	10 444
	20 000 – 20 999	10 485
	21 000 – 21 999	12 462
	22 000 – 22 999	13 641
	23 000 – 23 999	14 471
	24 000 – 24 999	15 777
	25 000 – 25 999	16 457
	26 000 – 26 999	17 137
	27 000 – 27 999	19 537
	28 000 – 28 999	21 937
	29 000 –	24 337
2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 – 3 999	2 315
	4 000 – 4 999	2 415
	5 000 – 5 999	2 615
	6 000 – 6 999	2 819
	7 000 – 7 999	3 009
	8 000 – 8 999	3 199
	9 000 – 9 999	3 389
	10 000 – 10 999	3 579
	11 000 – 11 999	3 769
	12 000 – 12 999	4 010
	13 000 – 13 999	4 251
	14 000 – 14 999	4 492
	15 000 – 15 999	5 492
	16 000 – 16 999	6 492
	17 000 – 17 999	8 074
	18 000 – 18 999	9 074
	19 000 – 19 999	9 152
	20 000 – 20 999	10 052
	21 000 – 21 999	10 952
	22 000 – 22 999	11 852
	23 000 – 23 999	12 752
	24 000 – 24 999	13 667
	25 000 – 25 999	14 990
	26 000 – 26 999	16 313
	27 000 – 27 999	17 636
	28 000 – 28 999	18 959

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
	29 000 – 29 999	20 282
	30 000 – 30 999	21 605
	31 000 – 31 999	22 928
	32 000 –	24 251

B Lastbilar

2 Lastbilar som kan drivas med diesel-olja

2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar

2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

3 501 – 5 999	3 094
6 000 – 6 999	3 426
7 000 – 7 999	5 413
8 000 – 8 999	6 430
9 000 – 9 999	8 429
10 000 – 10 999	8 857
11 000 – 11 999	11 775
12 000 – 12 999	13 365
13 000 – 13 999	16 875
14 000 –	17 737

2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

7 000 – 7 999	1 727
8 000 – 8 999	2 084
9 000 – 10 999	3 423
11 000 – 12 999	4 751
13 000 –	7 213

2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar

2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

3 501 – 4 999	2 669
5 000 – 5 999	2 826
6 000 – 6 999	3 525
7 000 – 7 999	8 453
8 000 – 8 999	11 021
9 000 – 9 999	11 811
10 000 – 10 999	15 676
11 000 – 11 999	16 476
12 000 – 12 999	17 486
13 000 – 13 999	18 496
14 000 – 14 999	19 506
15 000 –	20 015

2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

7 000 – 17 999	4 638
18 000 – 19 999	6 416
20 000 –	9 491

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar		
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908
2.3.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon		
	7 000 –	300
2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar		
2.4.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.4.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon		
	7 000 –	500
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar		
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon		
	3 501 – 8 999	2 420
	9 000 – 9 999	2 547
	10 000 – 10 999	2 821
	11 000 – 11 999	3 801
	12 000 – 12 999	4 781
	13 000 – 13 999	5 261
	14 000 – 14 999	5 937
	15 000 – 15 999	6 480
	16 000 – 16 999	8 210
	17 000 –	9 908

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 12 999	317
	13 000 – 13 999	879
	14 000 – 14 999	1 236
	15 000 –	2 799
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar		
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 20 999	1 471
	21 000 – 22 999	2 268
	23 000 –	3 525
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar		
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501 – 11 999	2 232
	12 000 – 12 999	3 041
	13 000 – 13 999	3 811
	14 000 – 14 999	4 581
	15 000 – 15 999	5 351
	16 000 – 16 999	6 711
	17 000 – 17 999	7 571
	18 000 – 18 999	8 943
	19 000 – 19 999	10 451
	20 000 –	11 024
2.7.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000 – 16 999	552
	17 000 – 18 999	1 134
	19 000 – 22 999	1 471
	23 000 – 24 999	1 492
	25 000 – 26 999	2 329
	27 000 – 28 999	3 698
	29 000 – 29 999	5 486

Förteckning över remissinstanser beträffande Vägtrafikskatteutredningens delbetänkande Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64) och slutbetänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63).

Efter remiss har följande lämnat yttrande över utredningens förslag: AB Svensk Bilprovning, Banverket, BIL Sweden, Buss & Samhälle, Bussbranschens Riksförbund, Ekonomistyrningsverket, Energimyndigheten, Föreningen för gruvor, mineraler och metallproducenter i Sverige (SveMin), Föreningen Gröna Bilister, Föreningen Sveriges Skogsindustrier, Företagarna, Glesbygdsverket, Green Cargo, Husvagnsbranschens Riksförbund, Industriens Utredningsinstitut, Kammarrätten i Göteborg, Kammarrätten i Jönköping, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Länsrätten i Stockholms län, Länsrätten i Örebro län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Miljöfordon i Göteborg, Motorbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Nature Associates, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Samhällsvetenskapliga fakulteten vid Umeå Universitet, Skatteverket, Statens Energimyndighet (STEM), Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Statens Jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statskontoret, Svensk Energi, Svenska Biogasföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Handelskammarförbundet, Svenska Kommunförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleum Institutet (SPI), Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Vägföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Åkeriföretag, Verket för Innovationssystem (VINNOVA), Volvo Personvagnar AB, Tullverket samt Vägverket.

Yttranden har också inkommit från: Mikael Larsson, Zinkgruvan Mining, Bilfront, Boliden Mineral AB, Svenska Kalkföreningen, LKAB, Svenska Gasföreningen, Kungliga Automobilklubben, Toyota Sweden AB, Gröna Närings Riksorganisation, Handelskammaren i Västerbottens län, Landsföreningen Sveriges Maskinstationer, Länsbygderådet i Jämtlands län, Folkrörelserådet hela Sverige ska leva, Mellansvenska Handelskammaren samt Skånetrafiken.

Följande remissinstanser avstår från att yttra sig eller har inte svarat: Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Bioalcohol Fuel Foundation, Blekinge Tekniska Högskola, Chalmers Tekniska högskola, Handelshögskolan i Göteborg, Institutet för tillväxtpolitiska studier, ITS Sweden AB, Konjunkturinstitutet, Kungliga Ingenjör- och vetenskapsakademien, LRF Skogsägarna, Maskinentreprenörerna, Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund, Näringslivets Nämnd för

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

Härigenom föreskrivs¹ 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 dieselloja 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 fordonskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonskatt, 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 fordonskatten betalas endast till den del fordonskatten för skatteår överstiger 384 kronor.

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

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 fordonskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ 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).

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

Härigenom föreskrivs¹ 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.

¹ 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).

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

Härigenom föreskrivs¹ att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och bilaga 1 till lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

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

¹ 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 Senaste lydelse 2004:1079.

är tillåtet enligt något av särdirektiven,
*tung buss: buss med en totalvikt
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 I³, 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.

³ EGT L 350, 28.12.1998, s.1 (Celex 31998L0069).

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2006-02-20

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt-Åke Nilsson, regeringsrådet Stefan Ersson och justitierådet Lars Dahllöf.

Skattelättnad för dieselbilar med låga partikelutsläpp

Enligt en lagrådsremiss den 9 februari 2006 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat 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,
3. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Jan Larsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i den nya vägtrafikskattelagen

2 kap. 10 §

Enligt den föreslagna lydelsen av paragrafen anges i ett andra stycke att fordonsskatten för en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för den nya miljöklassen 2005 PM, skall minskas med 6 000 kr.

Av den föreslagna lydelsen av bilaga 1 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen framgår att den nya miljöklassen omfattar personbilar och bussar samt lastbilar med en tjänstevikt som inte överstiger 1 280 kilogram, som har en motor med kompressionständning och som uppfyller vissa miljökrav.

Det framgår emellertid av 1 kap. 1 § andra stycket i den nya vägtrafikskattelagen att för vissa personbilar samt lätta bussar och lätta lastbilar skall fordonsskatt inte betalas enligt denna lag utan i stället enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Det föreslagna andra stycket i 2 kap.10 § bryter således mot den i 1 kap. 1 § andra stycket angivna systematiken genom att det förstnämnda lagrummet reglerar skattelättnaden inte bara för fordon som omfattas av lagens tillämpningsområde utan också för fordon som skall beskattas enligt lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Enligt Lagrådets mening är det i tydlighetens intresse bäst att genomgående hålla fast vid den uppdelning som skett enligt 1 kap. 1 § andra stycket.

Lydelsen bör därför ändras så att 2 kap. 10 § endast reglerar skattelättnaden för fordon som beskattas enligt den nya vägtrafikskattelagen. En motsvarande bestämmelse beträffande fordon som beskattas enligt lagen om särskilda bestämmelser om fordonsskatt bör tas in i den lagen.

I övrigt föranleder de remitterade förslagen ingen erinran av Lagrådet.

Prop. 2005/06:167

Bilaga 6

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 2006

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Messing, Y. Johansson, Bodström, Sommestad, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin, Österberg, Orback, Baylan

Föredragande: statsrådet Nuder

Regeringen beslutar proposition 2005/06:167 om skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser