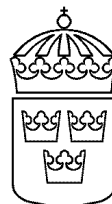


Skatteutskottets yttrande

1995/96:SkU2y

Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m.



1995/96
SkU2y

Till jordbruksutskottet

Skatteutskottet har beretts tillfälle att yttra sig över proposition 1995/96:6 om vidareutveckling av systemet med miljöklasser för fordon m.m. jämte motioner.

I propositionen redovisar regeringen riktlinjer för miljöklasssystemets framtida utveckling. Eftersom utsläppen av luftföroreningar ännu inte uppnått en långsiktigt hållbar nivå bör enligt regeringens uppfattning det primära målet med miljöklasserna alltså vara att minska utsläppen av luftförorenande avgaser och ämnen. Arbetet med att komplettera systemet med ett koldioxidkrav och ett bullerkrav drivs vidare, och systemet med ett tillverkaransvar för avgasreningens funktion behålls tills vidare.

I propositionen föreslås vidare att miljöklasser införs för elbilar och hybridbilar.

I motion 1995/96:Jo2 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) anför motionärerna att det bör vara möjligt att komplettera miljöklasserna med en koldioxidkoefficient redan från 1997 års modeller och begär ett tillkännagivande av denna innebörd.

I motion 1995/96:Jo1 av Olle Lindström (m) framhåller motionären att de svenska miljökraven för tunga fordon skiljer sig från vad som gäller inom EU och att Euro 2-fordon därför inte får någon skattefördel i Sverige. Miljöskäl talar enligt motionären för att de svenska reglerna bör anpassas bättre till vad som gäller inom EU. Motionären ifrågasätter också om EG:s regler medger att Sverige håller sig med egna krav. Slutligen föreslår motionären att försäljningsskatten på tunga fordon i miljöklasserna 2 och 3 slopas och att stimulansen för miljövänliga fordon i stället utformas som en rabatt på fordonsskatten i miljöklasserna 1 och 2. Motionären begär ett tillkännagivande av denna innebörd.

Enligt utskottets mening är skattestimulansen för bilar som uppfyller högre miljökrav än baskraven ett viktigt instrument när det gäller att minska vägtrafikens inverkan på miljön och få till stånd en långsiktigt hållbar utveckling på detta område, och utskottet delar regeringens bedömning att detta instrument bör utvecklas inom de ramar som ges av medlemskapet i EU.

När det gäller frågan om en komplettering av miljöklasserna med ett koldioxidkrav har frågan behandlats av Miljöklassutredningen i betänkandet Ett vidareutvecklat miljöklasssystem i EU (SOU 1995:31). Tidigare förslag på området har utgått från relationen mellan bränsleförbrukningen och bilens vikt i olika kombinationer, vilket enligt utredningen tenderar att styra mot mindre, lättare och bränslesnålare bilar. Miljöklassutredningen har tagit fram ett förslag som är bättre anpassat till den svenska bilparken. Enligt detta förslag relateras bränsleförbrukningen till bilens volym i stället för till vikten. Härigenom undviks en allmän stimulans för små bilar, vilket är tveksamt ur bl.a. säkerhetssynpunkt. Med hänsyn till att förslaget presenterats för Miljöklassutredningen i ett sent skede av dess arbete har utredningen inte haft möjlighet att utveckla förslaget i sitt betänkande. Utredningen har därför föreslagit att Naturvårdsverket och Konsumentverket får i uppdrag att utveckla förslaget.

Av propositionen framgår att Naturvårdsverket har för avsikt att arbeta med denna fråga inom ramen för samarbetet kring Ett miljöanpassat transportsystem och att regeringen kommer att överväga frågan om en ytterligare stimulans för bränslesnåla bilar när Naturvårdsverket har lämnat sitt förslag.

Utskottet anser att Naturvårdsverkets arbete med att vidareutveckla förslaget om en koldioxidkoefficient bör avvaktas innan ställning tas till frågan om och i vilken form förslaget bör genomföras och avstyrker därför motion Jo2.

Miljöklasserna har ännu inte hunnit få något genomslag när det gäller tunga fordon, och Miljöklassutredningen har i sitt betänkande Ett vidareutvecklat miljöklasssystem i EU (SOU 1995:31) tagit upp detta problem. Enligt utredningen drabbas användarna hårt när det inte finns fordon i miljöklasserna 1 och 2 att köpa, och miljöeffekten uteblir. Enligt Miljöklassutredningen kan en anledning till det bristande genomslaget vara att försäljningsskatten för dessa fordon trätt i kraft först under år 1994 och att närmare föreskrifter om den hållbarhetskontroll som ligger till grund för tillverkaransvaret ännu inte har utfärdats. För personbilar har tillverkaren sedan 1989 års modell ett ansvar för avgasreningens funktion. Miljöklassutredningen har undersökt effekten av dessa regler och funnit att de har stor betydelse för att reducera avgasutsläppen. För tunga fordon infördes ett tillverkaransvar med 1993 års modeller, och kontroller kan således bli aktuella åren 1996–1997. Miljöklassutredningen har också analyserat tillverkaransvarets förenlighet med EG:s lagstiftning och har bedömt att

Sverige kan behålla de nuvarande reglerna i avvaktan på att man inom EG utarbetar gemensamma regler.

För att komma till rätta med det bristande genomslaget för miljöklasserna för tunga fordon har Miljöklassutredningen föreslagit att Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram en förenklad provmetod i samarbete med tillverkarna. Av propositionen framgår att regeringen avser att inom kort ge Naturvårdsverket ett sådant uppdrag.

Enligt utskottets mening talar starka skäl för att någon form av efterkontroll av miljökraven bör upprätthållas också när det gäller tunga fordon, och utskottet anser därför att tillverkaransvaret bör bibehållas i avvaktan på gemensamma EG-regler. Utskottet kan därför inte tillstyrka motionärernas förslag om att hållbarhetskraven och tillverkaransvaret skall slopas för tunga fordon.

Utskottet är inte heller berett att tillstyrka förslaget om en kraftig sänkning av skatten på tunga fordon och erinrar i denna del om att branschen kompenserats genom att kilometerskatten sänktes när försäljningsskatten för tunga fordon första gången infördes.

Utskottet avstyrker med det anförda även motion Jo1.

I propositionen lägger regeringen fram förslag om *miljöklassning av el- och hybridbilar*. Bilar som enbart drivs med elektricitet från batterier skall föras till miljöklass 1 E, och bilar som drivs med förbränningsmotor i kombination med en elektrisk motor skall föras till miljöklass 1 H. I avvaktan på gemensamma EG-regler avser regeringen att låta definitionen av en elbil motsvara kraven för nollemissionsfordon i USA. Definitionen av en hybridbil skall vara den som anges i Naturvårdsverkets A 14-regulation. Skattereglerna utformas på samma sätt som för övriga bilar som omfattas av miljöklassningen. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1996.

Av propositionen framgår att regeringen har för avsikt att återkomma med ett förslag om emissionskrav för hybridbilar och ett motsvarande krav när det gäller värmeaggregat i elbilar i så god tid att det kan genomföras till den 1 januari 1998, då den nuvarande befrielsen från försäljningsskatt för eldrivna bilar upphör.

Enligt skatteutskottets mening bör den skattebefrielse som nu gäller för eldrivna bilar fram till den 1 januari 1998 bestå i avvaktan på det av regeringen aviserade förslaget om emissionskrav m.m. för dessa fordon. Utskottet föreslår därför att övergångsbestämmelsen i förslaget till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon utformas i enlighet med nuvarande regel om skattebefrielse för dessa bilar.

Stockholm den 7 november 1995

På skatteutskottets vägnar

1995/96:SkU2y

Lars Hedfors

I beslutet har deltagit: Lars Hedfors (s), Anita Johansson (s), Sverre Palm (s), Karl Hagström (s), Karl-Gösta Svenson (m), Lisbeth Staaf-Igelström (s), Rolf Kenneryd (c), Björn Ericson (s), Carl Fredrik Graf (m), Isa Halvarsson (fp), Inger Lundberg (s), Lars Bäckström (v), Ulla Rudin (s), Jan-Olof Franzén (m), Ronny Korsberg (mp), Carl Erik Hedlund (m) och Michael Stjernström (kds).

1. Miljöklasserna för tunga fordon

Karl-Gösta Svenson, Carl Fredrik Graf, Jan-Olof Franzén och Carl Erik Hedlund (alla m) anför:

Kraven på hållbarhet och tillverkaransvar har medfört att det inte säljs några tunga fordon som uppfyller kraven i miljöklass 1 eller 2 i Sverige. I övriga Europa säljer såväl svenska som andra tillverkare Euro 2-fordon som uppfyller de svenska utsläppskraven i miljöklass 2. I Sverige hänförs dessa fordon emellertid till miljöklass 3 och beläggs med en försäljningsskatt på 20 000 resp. 65 000 kr beroende på vikten. De svenska särkraven hindrar således försäljningen av miljövänliga tunga fordon i Sverige. Det kan också ifrågasättas om de svenska reglerna klarar en prövning i EU-domstolen.

Den svenska försäljningsskatten bidrar till att öka kostnaderna för svenska åkerier i förhållande till företag i övriga Europa och innebär att de svenska åkerierna förlorar i konkurrenskraft. Naturvårdsverket har föreslagit att miljöstyrningen av den tunga trafiken skall ske genom rabatter på fordonsskatten för miljövänliga bilar i stället för som nu genom en särskild försäljningsskatt på de bilar som uppfyller de grundläggande avgaskraven. En sådan modell tillämpas också i Tyskland.

Mot den angivna bakgrunden finns det anledning att bättre anpassa de svenska reglerna till vad som gäller i övriga Europa genom att dels slopa hållbarhets- och tillverkaransvaret för tunga fordon, dels ersätta försäljningsskatten med ett särskilt stimulansbidrag för miljövänliga tunga fordon.

Vi tillstyrker att riksdagen med bifall till motion Jo1 som sin mening ger regeringen det anförda till känna.

2. En koldioxidkoefficient i miljöklasserna

Ronny Korsberg (mp) och Lars Bäckström (v) anför:

Miljöklassutredningen har utarbetat ett förslag som innebär att miljöklasserna kan kompletteras med ett krav på låg bränsleförbrukning. Idén bakom konstruktionen är att inte bara bensinslukare utan också mindre bilar skall sträva efter låg bensinförbrukning.

Enligt förslaget skall ett koldioxidindex beräknas där bränsleförbrukningen uttryckt som utsläppt mängd koldioxid per km ställs i relation till bilens rymd. I miljöklasserna uppställs krav på vissa indexnivåer. Ett ovillkorligt krav för placering i en viss miljöklass skall vara att det aktuella koldioxidkravet är uppfyllt.

Enligt Miljöklassutredningens bedömning bör det vara möjligt att genomföra ett system med denna inriktning redan från 1997 års modeller av lätta fordon.

1995/96:SkU2y

I propositionen anför regeringen att frågan om en koldioxidkoefficient i miljöklasserna bör övervägas först när Naturvårdsverket har lämnat sitt förslag. Detta kan inte kallas för en offensiv miljöpolitik. Vi anser att riksdagen som sin mening bör ge regeringen till känna att en koldioxidkoefficient bör införas i miljöklasserna och tillstyrker därför motion Jo2.

1995/96:SkU2y

Gotab, Stockholm 1995