



Till jordbruksutskottet

Utskottet har beretts tillfälle att yttra sig över proposition 1995/96:175 om skärpta avgaskrav för tunga fordon m.m. och de motioner som väckts i ärendet. Utskottet får anföra följande.

I propositionen presenterar regeringen de ändringar i de obligatoriska avgaskraven som EU:s tidtabell för stegvis ökade avgaskrav föranleder. Den 1 oktober 1996 kommer bilavgaslagens miljöklasser för tunga fordon att få nytt innehåll enligt följande. I miljöklass 2 placeras tunga fordon som uppfyller de baskrav som skall gälla fr.o.m. den 1 oktober 1996 och som motsvarar kraven i nuvarande miljöklass 1. Någon försäljningsskatt tas inte ut för dessa fordon. Inom EU har distributionsfordon med små dieselmotorer fått ett något lindrigare utsläppskrav än övriga tunga fordon t.o.m. den 30 september 1998. Miljöklass 3 reserveras för dessa fordon. När det gäller nivån på den försäljningsskatt som skall tas ut på distributionsfordonen i miljöklass 3 har Naturvårdsverket bedömt att merkostnaden för att uppfylla kraven i den nya miljöklassen 2 uppgår till 7 000 - 8 000 kr. Med hänsyn till att rabatten för de fordon som uppfyller det högre kravet enligt avgasdirektivet skall vara betydligt lägre än kostnaden för de anordningar som krävs föreslår regeringen att försäljningsskatten i miljöklass 3 bestäms till 6 000 kr. I miljöklass 1 kan inga fordon placeras eftersom det inte finns någon beslutad andra kravnivå för tunga fordon inom EU. Arbete pågår dock på två nya kravnivåer som skall införas fr.o.m. år 2000. Beslut väntas senast första halvåret 1998. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 1996. Förslaget om ändrad försäljningsskatt kommer att anmälas till EU-kommissionen.

Vidare föreslås i propositionen ett bemyndigande för regeringen att fastställa de krav som skall gälla i miljöklasserna. Redan i dag anges miljöklassernas närmare innehåll av regeringen i bilavgasförordningen. Enligt vad som anförs i propositionen gör emellertid situationen med en tom miljöklass att det behövs ett tydligare formulerat bemyndigande.

I motion Jo18 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) hemställer motionärerna att propositionen avslås i sin helhet (yrkande 1). Enligt motionärerna är innehållet i propositionen i stora delar redan beslutat i Bryssel. Propositionen är enligt motionärerna också undermålig genom att den inte redovisar de konkreta avgaskrav som föreslås. När det gäller den närmare utformningen

av förslaget anser motionärerna att det är positivt att baskravet för den tunga dieseltrafiken nu skärps till vad som motsvarar dagens miljöklass 1. Den särskilda lättnad i partikelkravet som enligt EU-direktiven skall gälla för vissa distributionsfordon bör dock inte accepteras av Sverige (yrkande 2). Vidare är motionärerna inte beredda att godta regeringens förslag om att miljöklass 1 tills vidare lämnas tom utan anser att regeringen snarast bör återkomma med ett förslag (yrkande 3). Något särskilt bemyndigande i bilavgaslagen behövs därför inte (yrkande 4). Skatteskillnaden mellan miljöklasserna bör vidare enligt motionärerna vara så stor att det lönar sig att installera den bästa tekniken (yrkande 5).

Enligt skatteutskottets mening lämnar de direktiv som gäller på området inte utrymme för att efter den 1 oktober 1996 tillåta försäljning i Sverige av fordon med dieselmotorer som inte uppfyller de nya miljökraven. Vidare uppställer direktiven begränsningar när det gäller möjligheterna att genom skattelättnader gynna fordon som uppfyller högre krav än baskravet. Dels skall sådana skattelättnader gälla fordon som i förtid uppfyller europeiska normer, dels skall skattelättnaden för varje fordonstyp vara betydligt lägre än den verkliga kostnaden för de anordningar som monterats för att uppfylla de fastställda värdena. De förändringar som regeringen föreslår innebär att de svenska reglerna får en utformning som uppfyller dessa krav samtidigt som miljöstyrningen så långt möjligt bibehålls. De yrkanden som framställs i motion Jo18 medför att Sverige på dessa punkter riskerar att gå emot tvingande EU-direktiv. Utskottet tillstyrker propositionen såvitt nu är i fråga och avstyrker motion Jo18 yrkandena 1 – 5.

När det gäller bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om de krav som uppställs i miljöklasserna vill utskottet erinra om att skatteuttaget i miljöklass 3 bygger på de regler som redovisats i propositionen och som skall gälla inom EU fr.o.m. den 1 oktober 1996.

I motion Jo17 av Göte Jonsson m.fl. (m) anför motionärerna att skillnaden mellan de svenska miljöklasserna och kravnivåerna inom EU kvarstår också med den utformning av miljöklasserna som föreslås i propositionen, och de begär ett tillkännagivande till regeringen om att de svenska kravnivåerna bör överensstämma med EU:s (yrkande 2).

Regeringens förslag innebär att de olika utsläppskrav och bullerkrav som blir obligatoriska inom EU den 1 oktober 1996 också skall gälla i Sverige. Den skatt som skall tas ut i miljöklass 3 avser en stimulans för de distributionsfordon som i förtid uppfyller den europeiska norm som gäller för övrig tung trafik.

I förhållande till de regler som gäller inom EU kvarstår det särskilda hållbarhetskrav och tillverkaransvar som Sverige upprätthåller. Den svenska bilindustrin har ansett att de provmetoder som används vid kontroll av hållbarhetskravet inte är tillräckligt preciserade och har därför valt att inte placera nya fordon i miljöklasserna 1 och 2 trots att fordonen uppfyller de utsläppskrav som gäller i dessa miljöklasser. Sedan mer preciserade provmetoder tagits fram har tillverkarna i mars 1996 förklarat att man har för avsikt att börja placera fordon i de bättre miljöklasserna.

Enligt skatteutskottets mening finns det inte någon anledning till ett tillkännagivande till regeringen om att de svenska kravnivåerna bör överensstämma med EU:s. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

I motion Jo18 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) hemställer motionärerna vidare att försäljningsskatterna skall vara oförändrade i avvaktan på att regeringen återkommer med ett förslag om hur kraven i miljöklass 1 skall vara utformade (yrkande 6). I andra hand bör regeringen återkomma med förslag om skatter för tunga fordon som täcker bortfallet av skatteintäkter (yrkande 7).

I motion Jo17 av Göte Jonsson m.fl. (m) hemställs att försäljningsskatten för tunga fordon slopas redan fr.o.m. den 1 juli 1996 (yrkande 1). I motion Jo19 av Birgitta Wistrand m.fl. (m) hemställer motionärerna att försäljningsskatten slopas med verkan redan fr.o.m. den 1 januari 1996 (yrkande 1).

Under år 1995 uppgick intäkterna från försäljningsskatten för tunga fordon till ca 250 miljoner kronor. Som en följd av att biltillverkarna enligt vad som anförts ovan kommer att börja introducera tunga fordon i miljöklasserna 1 och 2 redan under våren 1996 har regeringen i propositionen räknat med en kraftig minskning av skatteintäkterna. Någon försäljningsskatt utgår inte för tunga fordon i nuvarande miljöklass 1. Skatteintäkterna under år 1996 beräknas därför till 80 miljoner kronor.

Enligt skatteutskottets mening är den redovisade minskningen av skatteintäkterna en följd av att miljöklasserna har fått avsedd effekt. Utskottet anser inte att det finns skäl att nu ändra i skattereglerna för att minska stimulansen till en övergång till miljöklass 1 eller 2 under den tid som återstår innan miljöklasserna får ett nytt innehåll. När det gäller skattebortfallet på längre sikt bör det beaktas att den höga intäktsnivån delvis är en följd av att tillverkarna av olika skäl har valt att inte placera fordon i de bättre miljöklasserna och att syftet har varit att skatteintäkterna sett över en längre tidsperiod skall motsvara den skattesänkning som genomfördes när den särskilda försäljningsskatten infördes. Med det anförda avstyrker utskottet de nu aktuella yrkandena.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker propositionen i behandlade delar. När det gäller lagtexten bör den justeras på ett par punkter. Bl.a. bör dagen för ikraftträdande i förslaget till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon ändras till den 1 oktober 1996.

Stockholm den 16 april 1996

På skatteutskottets vägnar

Lars Hedfors

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

1995/96:SkU7y

Avvikande meningar

1. Skärpta avgaskrav för tunga fordon

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

Miljöklasssystemet för tunga fordon har inte givit samma goda resultat som vad gäller personbilar. Försäljningsskatten på 65 000 kr i miljöklass 3 har verkat som en prishöjande obligatorisk försäljningsskatt i stället för en styrande miljöskatt eftersom kunderna saknat möjlighet att välja tunga fordon i en bättre miljöklass. Miljöeffekten har varit negativ eftersom skatten motverkat en snabbare förnyelse av fordonsparken. Det är av den anledningen bra att försäljningsskatterna nu sänks.

Enligt propositionen skall sänkningen av försäljningsskatten inte träda i kraft förrän den 1 oktober 1996. I och med detta riskerar försäljningen av tunga fordon att avstanna helt fram till denna tidpunkt. Med tanke på att de fordon som säljs i dag redan uppfyller de stränga krav som kommer att gälla från den 1 oktober skulle en nedgång i försäljningen innebära en ökad miljöbelastning eftersom det leder till att gamla slitna fordon måste köras längre. En kraftig försäljningsnedgång innebär också skatteförluster för staten och svårigheter för leverantörer och distributörer av fordon.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi att sänkningen av försäljningsskatten skall börja gälla redan den 1 juli 1996.

Det särkrav som Sverige upprätthåller när det gäller avgasreningens hållbarhet och tillverkarens ansvar har gjort att de miljökrav som nu blir obligatoriska inte har fått något genomslag i Sverige. Särkravet har ifrågasatts av EU-kommissionens tjänstemän, och en domstolsprövning pågår. Behovet av en bättre överensstämmelse med EU:s regler på denna punkt kommer att bli ännu tydligare när EU i framtiden utökar sitt system med ytterligare miljöklasser. Tydligheten och informationen kring miljöklasssystemet skulle underlättas av att Sverige anpassade sin miljöklassindelning helt till de miljöklasser som gäller inom EU. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Med det anförda tillstyrker vi motion Jo17.

Ronny Korsberg (mp) anför:

Propositionen visar på ett tydligt sätt vilken roll riksdagen kan komma att spela i framtiden i och med medlemskapet i den europeiska unionen. Innehållet är till stora delar redan beslutat av ministerrådet i Bryssel, och den svenska riksdagen skall bara bekräfta beslutet. I propositionen redovisas varken siffror för dagens avgaskrav för respektive miljöklass eller de framtida värdena. Inte heller redovisas de direktiv som ligger till grund för förslaget. Jag anser att propositioner måste vara mer fullödiga och att direktiv som återopas skall finnas med som bilaga. Detta är en förutsättning för att behandlingen av ärendet skall kunna ske på ett fullödigt sätt. Eftersom så inte skett bör propositionen avslås.

De EU-direktiv som behandlar miljöfrågor skall enligt Miljöpartiets mening vara minimidirektiv som gör det möjligt för enskilda länder att gå före. Detta är inte fallet med de direktiv som reglerar avgaskraven och de ekonomiska styrmedlen för miljöklasserna. De är precisa och diskuterar även tekniska detaljer. Det står vidare utom allt tvivel att bilindustrins synpunkter, även på detaljer, har spelat en avgörande roll för avgaskraven.

Det är positivt att kraven för tunga fordon skärps, koloxid från 4,9 till 4,0 g/kWh, kolväten från 1,2 till 1,1 g/kWh, kväveoxider från 9 till 7 g/kWh och partiklar från 0,4 till 0,15 g/kWh. Däremot är det oacceptabelt med ett lindrigare partikelkrav på 0,25 g/kWh för vissa distributionsfordon. Dessa fordon finns i tätorter, och partikelutsläpp är ett hälsoproblem. Distributionsfordonen bör därför klara samma krav som övriga tunga fordon. Sverige bör inte acceptera att lindrigare krav skall gälla för dessa fordon. Detta bör ges regeringen till känna.

Sverige bör vidare gå före och redan nu ange gränsvärden för miljöklass 1. Att lämna klassen "tom" ger fel signaler till industrin. Regeringen bör snarast återkomma med ett förslag och inte avvakta EU:s förslag. Förslaget om ett bemyndigande för regeringen kan därmed avslås.

Möjligheterna att utnyttja ekonomiska styrmedel stryps genom avgasdirektivets krav att skattelättnaden skall vara betydligt lägre än den verkliga kostnaden för de anordningar som monterats för att uppfylla de fastställda värdena. Denna bestämmelse urholkar möjligheten att effektivt använda ekonomiska styrmedel. Det som är miljömässigt riktigt måste också göras ekonomiskt lönsamt. Skillnaderna i försäljningsskatt mellan miljöklasserna måste vara stora för att ekonomiskt gynna en utveckling mot ett miljövänligare samhälle. Det måste därför löna sig ekonomiskt att installera den bästa tekniken. Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Förslaget om slopade försäljningsskatter gynnar transporter med tunga fordon på andra mer miljövänliga transportsystems bekostnad, t.ex. järnväg. Ökningen av antalet transporter med tunga fordon på väg är ett av EU:s snabbast växande miljöproblem. Jag anser därför att de gamla försäljningsskatterna skall vara kvar oförändrade i avvaktan på nya utsläppskrav för miljöklass 1. I andra hand bör regeringen återkomma till

riksdagen med förslag på skatter för tunga fordon motsvarande minst det belopp som försäljningsskatterna inbringade 1995.

1995/96:SkU7y

Av det anförda följer att jag avstyrker propositionen och tillstyrker motion Jo18.