

## Till statsrådet och chefen för Finansdepartementet

Genom beslut den 19 april 2001 bemyndigade regeringen chefen för Finansdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning.

Med stöd av detta bemyndigande förordnades f.d. kammarrättslagmannen Valter Nilsson att vara särskild utredare.

Som experter har deltagit skattehandläggaren Ulf Båsjö, Skattemyndigheten i Örebro, departementssekreteraren Sara Emanuelsson, Näringsdepartementet, departementssekreteraren Gunnar Eriksson, Näringsdepartementet, departementssekreteraren Agnes von Gersdorff, Miljödepartementet, departementssekreteraren Mats-Olof Hansson, Finansdepartementet, numera kanslirådet Jan Larsson, Finansdepartementet, kammarrättsassessorn Gabriella Loman, Finansdepartementet, juristen Bengt Magnusson, Vägverket, avdelningsdirektören Lars-Åke Olsson, Naturvårdsverket samt departementsrådet Hans Öhgren, Jordbruksdepartementet.

Den 16 april 2002 förordnades en referensgrupp till utredningen bestående av företrädare för riksdagspartierna.

Sekreterare har varit kammarrättsassessorn Ewa Hagard Linander och fil.dr Henrik Hammar.

Utredningen har antagit namnet Vägtrafikskatteutredningen.

Utredningen överlämnar härmed delbetänkandet Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64).

Göteborg i juni 2002

*Valter Nilsson*

*/Ewa Hagard Linander*

*Henrik Hammar*

# Innehåll

Sammanfattning .....	11
Summary .....	19
Förkortningar .....	29
Författningsförslag .....	31
<b>1 Inledning.....</b>	<b>67</b>
1.1 Utredningsuppdraget.....	67
1.2 Utredningens arbete.....	68
<b>2 EG-bestämmelser om skatt .....</b>	<b>71</b>
2.1 Inledning.....	71
2.2 Grundläggande bestämmelser för uttaget av fordonsskatt och vägavgift.....	71
2.3 Särskilda bestämmelser om fordonsskatt .....	73
2.4 Särskilda bestämmelser om vägavgift.....	74
2.5 Bestämmelser om drivmedel.....	76
<b>3 Svenska bestämmelser om skatt.....</b>	<b>79</b>
3.1 Inledning.....	79
3.2 Fordonsskattelagen .....	79
3.3 Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon.....	82

3.4	Lagen om skatt på energi.....	85
4	EG-bestämmelser om miljö m.m.....	91
4.1	Inledning.....	91
4.2	Bestämmelser om avgaskrav m.m.....	91
4.3	Bestämmelser om bränslekvalitet.....	96
4.4	Bestämmelser om statligt stöd.....	98
5	Svenska bestämmelser om miljö.....	101
5.1	Inledning.....	101
5.2	De svenska miljö kvalitetsmålen.....	101
5.3	Lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	102
5.4	Övrig författningsreglering.....	108
6	EU:s och Sveriges transportpolitik m.m.....	109
6.1	Inledning.....	109
6.2	EG-kommissionens vitbok Rättvisa trafikavgifter.....	109
6.3	EG-kommissionens vitbok Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden ..	110
6.4	Transportpolitiska propositionen.....	111
6.5	Infrastrukturpropositionen.....	113
6.6	Bestämmelser om fordons dimensioner och vikter.....	115
7	En trafik- och miljöskattekomponent.....	119
7.1	Utredningens uppdrag.....	119
7.2	Bakgrund.....	120
7.2.1	Skatteväxlingskommitténs förslag.....	120
7.2.2	Budgetpropositionen 2000/01:1.....	121

7.2.3	Utvärdering av Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell.....	122
7.2.4	Remissvaren över Ds 2000:73 .....	125
7.2.5	SIKA:s rapporter om översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet.....	128
7.3	Miljöparametrar.....	130
7.4	Överväganden.....	132
7.4.1	Inledning.....	132
7.4.2	Våra slutsatser .....	134
<b>8</b>	<b>Åkerinäringens konkurrenssituation .....</b>	<b>139</b>
8.1	Utredningens uppdrag m.m.....	140
8.2	Bakgrund.....	141
8.2.1	"Växjöstudien" .....	141
8.2.2	SIKA Rapport 1999:5 – Åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation.....	142
8.2.3	Bilaga 5 till SIKA rapport 1999:5 del 1, Partsgemensamt yttrande över SIKA:s rapport från Svenska åkeriförbundet, Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet.....	146
8.2.4	Utvärdering av SIKA Rapport 1999:5 .....	147
8.2.5	Ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring.....	148
8.2.6	SIKA Rapport 2000:10 Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet.....	149
8.2.7	"Jönköpingsrapporten" – Åkerinäringens samhällsekonomiska betydelse.....	150
8.2.8	Godstransportdelegationens skrivelse om vissa fordonsskattefrågor .....	152
8.2.9	Godstransportdelegationens slutbetänkande.....	153
8.2.10	Skrivelser som har lämnats över till utredningen.....	154
8.2.11	Svenska åkeriförbundets skrivelse till utredningen den 12 december 2001 med synpunkter och förslag.....	155

8.2.12 Utredning om effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott, m.m.....	157
8.2.13 Ekonomisk teori.....	157
8.3 Ytterligare fakta m.m.....	159
8.3.1 Viss statistik.....	159
8.3.2 Våra internationella jämförelser angående fordonsskatten.....	160
8.4 Sänkt skatt med hänsyn till åkerinäringens konkurrenssituation?.....	162
8.4.1 Utgångspunkter – summering inför våra överväganden .....	162
8.4.2 Överväganden.....	166
<b>9 Ekonomiska incitament för nya tunga fordon med låga utsläpp – direktivet 1999/96/EG .....</b>	<b>173</b>
9.1 Utredningens uppdrag.....	173
9.2 Miljöklasser, avgaskrav och avgasrening .....	174
9.3 Reningsteknikens betydelse för bränsleförbrukningen .....	175
9.4 Uppskattade kostnader för avgasrening.....	176
9.5 Överväganden .....	178
<b>10 En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon .....</b>	<b>183</b>
10.1 Inledning.....	184
10.2 Närmare om förslaget.....	186
10.2.1 Allmänt .....	186
10.2.2 Miljöklassning och avställningsgrad för vägavgiftspliktiga fordon .....	189
10.2.3 Fordon som inte är vägavgiftspliktiga.....	192
10.3 Beskrivning och förväntade effekter av en miljödifferenterad fordonsskatt.....	195
10.3.1 Omfördelning av fordonsskatten: sänkning för rena tunga fordon, höjning för lätta fordon .....	196

10.3.2	Förändrade skatteskalor för samtliga tunga fordon som uppfyller vissa högre miljökrav.....	198
10.3.3	Ett långsiktigt styrmedel .....	200
10.3.4	Hur omfördelas fordonsskatten? En liten höjning för många.....	205
10.4	Går det att montera avgasreningstrustning på äldre fordon och uppnå lägre utsläpp? .....	208
10.5	Beskattning efter 1000 kg-intervall i stället för 100 kg-intervall .....	209
<b>11</b>	<b>Tunga fordon med luftfjädring .....</b>	<b>211</b>
11.1	Utredningens uppdrag .....	211
11.2	Bakgrund.....	211
11.2.1	Direktiven 96/53/EG och 1999/62/EG.....	211
11.2.2	Differentiering i andra länder av fordonsskatten efter fjädringssystem.....	212
11.2.3	Regler om fjädring m.m. i den svenska vägtrafiklagstiftningen .....	212
11.2.4	Närmare om reglerna om luftfjädring .....	214
11.2.5	Några rapporter angående fordonsfjädring m.m. ....	215
11.3	Överväganden.....	216
<b>12</b>	<b>Vissa lätta fordon.....</b>	<b>219</b>
12.1	Inledning.....	219
12.2	Fordonsdefinitioner, myndighetsföreskrifter .....	219
12.3	Statistik .....	221
12.4	Fordonsskattenivåer för de aktuella fordonen .....	221
12.5	Problem med skillnaderna i skattebelastning .....	226
12.6	Miljöaspekter .....	227
12.7	Överväganden.....	230

<b>13</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>233</b>
13.1	Allmänt.....	233
13.2	Statsfinansiella konsekvenser.....	233
13.3	Övriga konsekvenser .....	235
13.4	Ikraftträdande .....	237
<b>14</b>	<b>Författningskommentar.....</b>	<b>239</b>
	<b>Bilagor: .....</b>	<b>241</b>
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2001:12 .....	241
Bilaga 2	Tilläggsdirektiv 2002:26.....	253
Bilaga 3	Utdrag ur Europaparlaments och rådets direktiv 1999/62/EG (bilagorna I och II) .....	255
Bilaga 4	TM-komponenten – räkneexempel för omstrukturering av drivmedelsbeskattningen enligt Skatteväxlingskommitténs modell .....	259
Bilaga 5	Internationella jämförelser .....	277
Bilaga 6	Miljöklassning av tunga fordon – rätt belopp för skattepremiering. Förslag på incitamentsbelopp .....	289

# Sammanfattning

Utredaren skall enligt de givna direktiven se över vägtrafikbeskattningens utformning och därvid framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet.

I uppdraget ingår att analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt. Uttaget av fordonsskatt skall ses över. Möjligheten att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp skall övervägas. Beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner skall utredas. De författningar som reglerar uttaget av fordonsskatt skall ses över i syfte att förenkla regelverken och anpassa dem till EG-rättens terminologi.

De delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation skall redovisas med förtur i delbetänkande. Detsamma gäller frågan om skattelättnader för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp samt slutsatser avseende införandet av en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen.

Utredaren skall vidare enligt beslutade tilläggsdirektiv analysera hur ett svenskt kilometerskattesystem kan utformas mot bakgrund av pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av där införda och planerade kilometerskattesystem.

Utredningsuppdraget omfattar studium av olika system eller kombinationer av system för beskattning av vägtrafiken. Det förtjänar redan här poängteras att de överväganden som görs i detta delbetänkande och de förslag som lämnas här med nödvändighet får ses som preliminära. För ett slutligt ställningstagande till de olika delfrågorna måste man ha överblick över samtliga delar av beskattningssystemet och deras inbördes relationer. Ett helhetsperspektiv måste eftersträvas. Vi återkommer till dessa ställningstaganden i vårt slutbetänkande.



I detta delbetänkande redovisas bland annat de ovan angivna förtursfrågorna.

### En trafik- och miljöskattekomponent

Enligt Skatteväxlingskommitténs modell för ett stabilt och överskådligt energiskattesystem med en ökad miljörelatering (SOU 1997:11) skall alla bränslen som används för uppvärmningsändamål beskattas med koldioxidskatt, renodlad energiskatt och svavelskatt. Modellen bygger på att det vid beskattningen av drivmedel därutöver skapas en särskild trafik- och miljöskattekomponent (TM) för att ta hänsyn till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade, s.k. externa kostnader. Vi har undersökt lämpligheten av att bryta ut en sådan komponent ur energiskatten.

I det sammanhanget har vi funnit att TM-komponenten inte är optimal för att internalisera (fånga in) de negativa externa miljöeffekter som trafiken ger upphov till. Det gäller sådana kostnader som avser exempelvis buller, trängsel och olyckor.

Vi har emellertid kommit fram till att TM är användbar inom drivmedelsbeskattningen för att skilja mellan olika bränsleslag och bränslekvaliteter. Den är dock även i detta avseende svårbestämbar.

TM är också användbar för att illustrera drivmedelsbeskattningens struktur med inriktning på bland annat miljöeffekter. Den har således en pedagogisk effekt.

TM är enligt Skatteväxlingskommitténs modell knuten endast till drivmedelsbeskattningen. Vi skall emellertid studera olika system eller kombinationer av system för beskattning av vägtrafiken. Här kommer exempelvis kilometerbeskattningen in i bilden. Det är därför omöjligt att i dag ta ställning enbart till en TM inom drivmedelsbeskattningen som en isolerad företeelse. En helhetssyn, vari ingår vägtrafikbeskattningens olika delar, måste anläggas även här.

## Åkerinäringens konkurrenssituation

Genom Sveriges medlemskap i EU har svenska åkerier som utför internationella transporter blivit aktörer på en gemensam transportmarknad där de konkurrerar med övriga EU-länders åkerier. Från åkerinäringens sida har pekats på att den svenska näringens kostnadsläge ligger betydligt över vad som är fallet i konkurrentländerna och att åtgärder måste vidtas från statsmakternas sida för att stärka de svenska åkeriernas konkurrenskraft.

Branschorganisationen Svenska åkeriförbundet har framhållit att det är de s.k. lönebikostnaderna (arbetsgivaravgifterna) som är den kostnadspost som tynger svensk åkerinäring mest i konkurrenshänseende. Överväganden som rör dessa kostnader ligger dock utanför vårt verksamhetsfält, som enligt utredningsdirektiven är den samlade vägtrafikbeskattningens olika delar, dvs. drivmedelsbeskattningen (dieseloljebeskattningen) och uttaget av fordonskatt inklusive vägavgiften.

Vi har tagit del av gjorda undersökningar och rapporter samt själva tagit fram visst aktuellt jämförelsematerial för att få en överblick över branschens konkurrensförhållanden. Vi kan konstatera att det är en något splittrad bild som träder fram av åkerinäringens konkurrenssituation. Trots detta kan vi dra slutsatsen att den svenska åkerinäringen onekligen har svårt att göra sig gällande i en allt hårdare internationell konkurrens.

Vad först gäller *dieseloljebeskattningen* talar olika omständigheter mot en skattesänkning. Dels ligger den svenska skattenivån för dieselolja redan lågt i mellanskiktet bland jämförbara länder, dels pågår inom EU ett arbete på att bland annat differentiera skatteuttaget för dieselolja, så att åkerinäringens skattetryck lättas, dels pågår i Sverige arbete med ett nationellt skatteväxlingsprogram. Det skulle i detta läge vara olyckligt att göra en punktinsats som man inte kan bedöma resultatet eller värdet av i förhållande till pågående aktiviteter.

Uttaget av *vägavgift* för tunga godsfordon, den s.k. Eurovinjettavgiften, regleras i avtal med övriga i Eurovinjettsamarbetet deltagande länder. Utredningsuppdraget omfattar inte att nu överväga nivåer och andra förutsättningar för uttaget av denna. I den del av uppdraget som avser att överväga ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kommer vi dock att behandla även vägavgiften.

Uttaget av *fordonsskatt* uppgår till endast en liten del av de totala kostnaderna för ett fordon, i allmänhet cirka tre procent av ett åkeris totala kostnader. En sänkning av skatteuttaget skulle därför i och för sig få endast ett litet genomslag på kostnadsbilden. För att i viss mån vända trenden i kostnadshänseende och på lite längre sikt åstadkomma en mer gynnsam konkurrenssituation bör dock fordonsskatten justeras. En *generell sänkning* av fordonsskatten för alla tunga fordon bör dock inte ske.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att den tunga trafiken står för en stor andel av de totala utsläppen av bland annat kväveoxider och partiklar. För att minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan är det därför nödvändigt att eventuella skatteförändringar har en tydligt *miljöstyrande* karaktär. En differentiering av fordonsskatten skulle kunna ske utifrån obligatoriska emissionsnivåer, eftersom utsläppen från olika fordonstyper visar stora skillnader. En sådan differentiering skulle förbättra konkurrenssituationen för de renare fordonen.

För att samtidigt både förbättra den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar och minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan och uppnå en önskvärd miljöstyrning föreslår vi därför nu en differentiering av fordonsskatten utifrån obligatoriska emissionsnivåer, se vidare nedan.

### Ekonomiska incitament för nya tunga fordon med låga utsläpp

Enligt gällande EG-bestämmelser (direktivet 1999/96/EG) kan en medlemsstat, för att minska de negativa miljöeffekterna genom avgasutsläpp från den tunga trafiken, besluta om skattelättnader (*ekonomiska incitament*) enbart för motorfordon som uppfyller vissa strängare avgaskrav. En skattelättnad skall därvid gälla alla nya fordon som *på förhand* uppfyller de särskilt angivna gränsvärdena enligt respektive miljöklass. Skattelättnaderna skall upphöra från och med den dag som tillämpningen av utsläppsgränsvärdena för nya fordon blir bindande. Lättnaderna får inte heller för någon fordonstyp överstiga merkostnaderna för den tekniska utrustning som krävs för att uppfylla gränsvärdena.

Naturvårdsverket har beräknat att ett sådant ekonomiskt incitament för avgasreningsutrustning skulle uppgå till totalt 16 400 kronor per fordon för nästa kravsteg (miljöklass 2005) och

till totalt 19 500 kronor per fordon för kraven enligt miljöklass 2008.

Om uttaget av fordonsskatt sänks med motsvarande belopp skulle de av EG beslutade minimiskattesatserna för uttag av fordonsskatt för tunga fordon komma att underskridas i vissa viktintervall. Att ge ett ekonomiskt incitament av detta slag *i fordonsskatten* är därför inte möjligt.

Enligt EG-rätten presumeras ett ekonomiskt bidrag, som staten ger, utgöra statsstöd och anses som sådant oförenligt med den gemensamma marknaden. Ett statligt bidrag kan dock accepteras bland annat om stödet faller inom EG-kommissionens miljöriktlinjer (2001/C 37/03). Ett stöd kan godkännas upp till en maximal nivå på 30 procent brutto av de stödberättigade investeringskostnaderna. Detta skulle innebära ett bidrag om högst cirka 6 000 kronor per fordon (30 procent av 19 500 kronor). Ett belopp i den storleksordningen bedömer vi som värdemässigt alltför obetydligt i förhållande till den totala investeringen i ett nytt fordon. Ett ekonomiskt incitament bör därför under sådana omständigheter inte heller ges i form av *ett direkt ekonomiskt bidrag*.

Vi lägger alltså inte fram något konkret förslag till incitament som avses här. Om vidare diskussioner inom EU beträffande bidragsbelopp m.m. skulle ge anledning till det, kan ytterligare överväganden för svenskt vidkommande ske med utgångspunkt i det material vi presenterar.

### En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon

Det har, som nyss sagts, inte visat sig lämpligt att införa ett ekonomiskt incitament i enlighet med direktivet 1999/96/EG för anskaffning av nya tunga fordon med låga utsläpp. Det är dock angeläget att tillskapa någon form av incitament för att främja anskaffningen av miljövänlig teknik. Detta ligger i linje med fordonsskatte- och vägavgiftsdirektivet 1999/62/EG, som anger att användandet av miljövänliga fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter och avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknads funktion. Vidare kan noteras att t.ex. Tyskland har differentiering av sin fordonsskatt efter miljökrav.

Vi föreslår i syfte dels att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation, dels att öka miljöstyrningen för tunga motorfordon en särskild fordonsskatteskala, som är differentierad efter de miljöklasser som finns för fordon.

De flesta tunga fordon som uppfyller högre miljökrav får en sänkt skatt till i princip EG:s miniminivåer. Differentieringen genomförs på så sätt att tunga fordon (över 3,5 ton) som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskrav som gäller för nya fordon får en lägre skatt än tunga fordon med lägre miljöklass. I den *första etappen* motsvaras de högre miljökraven av miljöklass 2000 (eller renare). För att få lägre fordonsskatt i den *andra etappen* krävs miljöklass 2005 (eller renare) och under den *tredje etappen* miljöklass 2008 (eller renare). Genom denna konstruktion byggs det in en långsiktig styrning som uppmuntrar användningen av renare fordon.

Förslaget bedöms öka användningen av miljövänliga fordon genom att incitamenten att bruka redan existerande rena fordon och att tidigarelägga köp av nya fordon med bättre miljöklass förstärks. Förslaget gör det också mer lönsamt att välja ett fordon med en högre miljöklass än vad som är obligatoriskt, eftersom den totala skatterabatten då blir större.

Den sänkta fordonsskatten för tunga fordon finansieras genom en höjd fordonsskatt för småbussar och lätta lastbilar (totalvikt högst 3,5 ton). Dessa fordon är i samma viktklasser som personbilar och används dessutom i många fall på samma sätt som sådana. Därför är en höjning motiverad också av andra skäl än att finansiera miljöstyrningen av tunga fordon.

Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft är visserligen inte så stor. Förslaget bedöms ändå underlätta konkurrensen genom att det harmoniserar den svenska fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller högre miljökrav till i princip EG:s miniminivåer.

Förslaget innebär också en förenkling av skatteskalorna genom att bredare viktintervall, i linje med EG:s minimiskattesatser, föreslås. Även detta betyder att många fordon får en sänkt skatt jämfört med i dag.

## Tunga fordon med luftfjädring

De beslutade minimiskattesatserna för uttag av fordonsskatt för tunga godsfordon (direktivet 1999/62/EG) är differentierade genom betydligt lägre skatt för fordon som har drivaxlar med luftfjädring eller annan likvärdig fjädring än för andra fordon. I några europeiska länder tas i fordonsbeskattningen hänsyn till förekomsten av luftfjädring, i andra inte.

Generellt sett kan det konstateras att luftfjädring är positiv från slitagesynpunkt. Viss osäkerhet råder dock om sambandet mellan luftfjädringen och vägslitage. För att differentiera fordonsskatteskalan för tunga godsfordon efter förekomsten av luftfjädring skulle krävas mera detaljerad kunskap om luftfjädringens betydelse för minskat vägslitage. Mot denna bakgrund föreslås inte någon skattedifferentiering med hänsyn till sådan fjädring.

## Vissa lätta fordon

Bussar och lastbilar med totalvikten högst 3,5 ton har lägre fordonsskatt än personbilar. Detta förhållande är otillfredsställande. Alla dessa fordon bör beskattas enhetligt, dock utan att en enhetsskatt införs. Skatten på personbilar bör för närvarande lämnas oförändrad men skatten på småbussar och lätta lastbilar höjas till personbilsnivå. Detta bör ske successivt i etapper och i en första etapp genom ett procentuellt påslag om drygt 50 procent.

Höjningen av skatteuttaget för småbussar och lätta lastbilar motiveras såväl av administrativa skäl som av rättviseskäl. Härtill kommer att det även finns miljöskäl för att anpassa skattenivån så att skatteuttaget för småbussar och lätta lastbilar åtminstone inte är lägre än för personbilar. En likställd beskattning kan förmodas stoppa omregistreringarna från personbil till lätt lastbil av rent skattemässiga skäl.

Den högre fordonsskatten för dieseldrivna fordon i förhållande till bensindrivna fordon, som motsvaras av en lägre beskattning av själva drivmedlet behålls.

## Konsekvenser av förslagen

### *Statsfinansiella konsekvenser*

Förslaget bedöms sammantaget ge statsfinansiell neutralitet sett över en period om drygt tre år fr.o.m. den 1 april 2003.

### *Övriga konsekvenser*

Förslaget att på sikt likställa beskattningen av småbussar och lätta lastbilar med den av personbilar kan på grund av denna inriktning, som nämnts ovan, förväntas minska skatteundandragandena genom omregistrering av fordon mellan de olika kategorierna. Det kan även förväntas få positiva effekter för polisens trafikövervakande arbete i fråga om de här aktuella fordonen.

Konsekvenserna för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags av den föreslagna förändringen av fordonsskatten är inte entydiga. Åkare som använder tunga fordon med motorer som uppfyller högre miljökrav gynnas och får en bättre konkurrenssituation gentemot åkare i konkurrerande länder.

Företagare som använder lätta fordon får en något högre skatt. Höjningen blir högst 1 100 kronor per fordon och år. För vissa fordon blir höjningen dock inte mer än drygt 200 kronor.

Det är att märka att dessa småföretagare är i mindre utsträckning utsatta för ett internationellt konkurrenstryck än företagare som har tunga fordon.

## **Ikraftträdande**

De förslag till förändringar som vi lämnar bör kunna träda i kraft den 1 april 2003.

# Summary

In accordance with the given directives, the investigator shall look into the way in which road traffic taxation is formulated and in particular consider issues pertaining to the environment, traffic safety and competition, with a fiscal perspective as the basic point of departure, and also paying attention to the impact of traffic taxation on the efficiency of the transport system.

The inquiry includes an analysis of the advantages and disadvantages of a kilometre tax. The levying of vehicle taxation is to be examined. The possibility of introducing financial incentives for vehicles with low emissions shall be considered. Taxation of diesel fuel for private motoring, business traffic and work machines shall be investigated. Those statutes that regulate the levying of vehicle tax are to be reviewed, with the aim of simplifying the regulations and modifying them to accord with the terminology of EC-law.

Those parts of the inquiry that particularly effect the haulage industry's competition situation shall be given priority in the interim report. The same applies to the issue of tax relief for heavy vehicles that fulfil certain stricter requirements for emissions, as well as conclusions regarding the introduction of a traffic and environmental tax component in the taxation of motor fuel.

Furthermore, in accordance with the supplementary directives the inquiry shall analyse the way in which a Swedish kilometre tax system can be formulated against the background of ongoing legislative work in Europe and the development of a kilometre tax system that has been planned and implemented there.

The terms of reference comprise studies of different systems or combinations of systems for the taxation of road traffic. It should already be emphasised at this point that the deliberations and proposals that are made in this interim report must of necessity be seen as preliminary. In order to take a final decision on the various subsidiary issues, it is necessary to have an overview of all parts of



the taxation system and their internal relations. The aim must be to achieve an overall perspective. We will return to these decisions in our final report.

In this interim report the above mentioned priority issues will be addressed.

### **A traffic and environmental tax component**

According to the Swedish Green Tax Commission's model for a system of energy taxation which is stable and easily understandable and which has an increased relationship to the environment (SOU 1997:11), all fuels that are used for heating purposes must be subject to a carbon dioxide tax, an energy tax and a sulphur tax. The basis for the model is the creation of an additional special traffic and environmental tax component (TE) in motor fuel taxation in order to take into consideration the costs to society that are caused by traffic-related environmental effects and other costs, so called external costs. We have investigated the suitability of isolating out a component such as this from the energy tax.

In this context we have found that the TE-component is not especially well suited to internalise (capture) the negative external environmental effects to which traffic gives rise. Costs such as those that relate to noise, crowding and accidents for example.

However, we have come to the conclusion that TE is practicable within motor fuel taxation in order to distinguish between different types and qualities of fuel. However, even in this respect it is hard to decide definitively.

TE can also be used to illustrate the structure of motor fuel taxation concentrating on, among other things, environmental effects. It therefore has a pedagogical effect.

According to the Swedish Green Tax Commission's model, TE is only tied to motor fuel taxation. However we will study different systems or combinations of systems for taxing road traffic. This is where, for example, kilometre taxation comes into the picture. It is consequently impossible at this moment to take a position solely towards a TE within motor fuel taxation as an isolated phenomenon. An overall view, in which the different sections of traffic taxation are included, must also be established here.

## Competition Situation in the Haulage Industry

Due to Sweden's membership of EU, Sweden's haulage contractor's working in the area of international freight have become involved in a common transport market in which they are in competition with hauliers from other EU-countries. The haulage industry has pointed out the fact that the level of costs of Swedish business are considerably higher than those in competing countries and that measures must be taken by the government to strengthen the competitiveness of the Swedish hauliers.

The trade association Svenska åkeriförbundet (the Swedish Association of Haulage Contractors) has emphasised the fact that it is the so-called supplementary wage costs (employer's contributions) that are the cost item that represents the greatest burden on the Swedish haulage industry with respect to competition. However, the debate that concerns these costs lies outside our remit which, according to the terms of reference, deals with all the different parts of road traffic taxation, i.e. motor fuel taxation (diesel fuel taxation) and the levying of vehicle tax including road toll charges.

We have acquainted ourselves with the studies and reports that have been carried out as well as compiled some current comparative material ourselves in order to put together a general picture of the industry's competitive situation. We can note that the picture of the haulage industry's competitive situation that emerges is somewhat divided. Notwithstanding this we are able to draw the conclusion that the Swedish haulage business is undeniably finding it difficult to assert itself in an ever-harder climate of international competition

Firstly, with regard to *diesel fuel taxation*, there are a number of different factors that argue against a tax reduction. Partly, the Swedish taxation level for diesel fuel is already low in the intermediate layer among comparable countries; partly, work is in progress within the EU to, among other things, differentiate the tax levy for diesel fuel so that the tax burden on the haulage industry can be lightened; and partly, work is proceeding in Sweden on a national green tax programme. Under these circumstances, it would be unfortunate to institute a specific intervention, the result or value of which cannot be judged in relation to ongoing activities.

The levying of *road charges* for heavy goods vehicles, the so-called Eurovignette charge, is regulated in agreements with other participating countries in the Eurovignette project. The terms of reference of the inquiry do not currently extend to a consideration of levels and other pre-requisites for levying this charge. We shall however also deal with road tolls in that part of the inquiry that relates to consideration of any possible Swedish kilometre tax system.

The levying of *vehicle tax* only amounts to a small part of the total costs for a vehicle, in general about three percent of a haulage contractor's total costs. A reduction in the tax levy would consequently in itself only produce a small impact on overall costs. In order to change the trend in terms of costs to some extent, and in the slightly longer term to achieve a more favourable competition situation the vehicle tax should however be adjusted. A *general reduction* of the vehicle tax for all heavy vehicles should however not take place.

In this context it should be observed that heavy traffic accounts for a large proportion of the total emissions of among other things, nitric acid and particles. In order to reduce the negative environmental impact of road traffic it is therefore necessary that any tax changes have a clear *environmental* profile. A differentiation of the vehicle tax could take place on the basis of compulsory emissions levels, since emissions from different types of vehicles display great differences. A differentiation such as this would improve the competition situation for the cleaner vehicles.

In order to simultaneously both improve the Swedish haulage industry's competitive conditions and reduce the negative environmental impact of road traffic and achieve a desired environmental-management, we are therefore now proposing a differentiation of the vehicle tax on the basis of compulsory emissions levels, see further below.

### **Financial incentives for new heavy vehicles with low emissions**

According to the current EC-regulations (directive 1999/96/EC), in order to reduce the negative environmental effects of exhaust emissions from heavy traffic, a member state can decide on tax relief (*financial incentives*) solely for motor vehicles that fulfil

certain stricter exhaust requirements. Tax relief will apply in this context to all new vehicles that *in advance* fulfil the specifically indicated limit values according to the respective environmental class. The tax relief will cease on the day that the application of the emissions limit values for new vehicles becomes binding. The tax relief must not exceed, for any type of vehicle, the additional costs for the technical equipment that is required to comply with the limit values.

Naturvårdsverket (The Environmental Protection Agency) has calculated that a financial incentive such as this for exhaust emission purification equipment would amount to in total 16,400 Swedish kronor per vehicle for the next requirement stage (environmental class 2005) and to in total 19,500 Swedish kronor per vehicle for the requirements according to environmental class 2008.

If the vehicle tax were reduced by an equivalent amount, it would fall below the minimum tax rates decided by the EU for levying of vehicle tax for heavy goods vehicles in certain weight intervals. Giving a financial incentive of this type in the *vehicle tax* is therefore not possible.

According to EC-law a financial subsidy provided by the state is presumed to constitute state support and as such is considered incompatible with the common market. A state subsidy can however be accepted if, among other things, the support falls within the EC-commission's environmental guidelines (2001/C 37/03). A subsidy can be approved up to a maximum level of 30 percent gross of the investment costs that are entitled to receive support. This would mean that a subsidy of about 6,000 Swedish kronor per vehicle at the most (30 percent of 19,500 Swedish kronor). We consider an amount of that order of magnitude to be too insignificant in terms of value in relation to the total investment in a new vehicle. Under circumstances such as these, a financial incentive should therefore not be given in the form of a *direct financial subsidy* either.

We are consequently not putting forward a concrete proposal for incentives that are referred to here. If further discussions within the EU concerning subsidy amount etc. would provide a reason for it, further consideration in terms of the Swedish interest could take place based on the material we are presenting.

## An environmentally differentiated vehicle tax for heavy motor vehicles

As has just been said, the introduction of a financial incentive in accordance with the directive 1999/96/EC for acquiring new heavy vehicles with low emissions has been shown to be unsuitable. However, the creation of some form of incentive to promote the acquisition of environmentally friendly technology is a matter of urgency. This is in line with the vehicle tax and road tolls directive 1999/62/EC, that states that the use of environmentally friendly vehicles should be encouraged through a differentiation of taxes and charges, on the condition that a differentiation such as this does not prevent the functioning of the internal market. It can be further noted that Germany for example has differentiation of its vehicle tax in accordance with environmental demands.

With the aim of, on the one hand, improving the competitive situation of the haulage industry, on the other hand of increasing the use of clean heavy motor vehicles, we propose a vehicle tax scale that is differentiated in accordance with the environmental classes that exist for vehicles.

Most heavy vehicles that fulfil stricter environmental demands are taxed at a rate that is in principle reduced to the EC minimum levels. The differentiation is implemented in such a way that heavy vehicles (over 3.5 tonnes) that at least fulfil the most recent compulsory exhaust requirements that apply to new vehicles, are taxed at a lower rate than heavy vehicles with a lower environmental class. In the *first stage* the higher environmental requirements are the equivalent of environmental class 2000 (or cleaner). In order to receive a lower vehicle tax in the *second stage* requires environmental class 2005 (or cleaner) and during the *third stage* environmental class 2008 (or cleaner). By means of this structure, long-term control is built in that encourages the use of cleaner vehicles.

The proposal is adjudged to increase the use of environmentally friendly vehicles due to the fact that there is a strengthening of the incentive to use clean vehicles that are already available, and to encourage the purchase of new vehicles with a better environmental class at an earlier date.

It is also more favourable to choose a vehicle with a better environmental class earlier than it becomes compulsory, since the total tax deduction then will be greater.

The reduced vehicle tax for heavy vehicles is financed by means of an increased vehicle tax for small busses and light lorries (total weight max. 3.5 tonnes). These vehicles are in the same weight class as private cars and in addition are in many cases used in the same way as these cars. An increase is therefore also motivated by reasons other than the financing of environmentally differentiated vehicle tax of heavy vehicles.

The significance of the vehicle tax for the haulage industry's international competitiveness is certainly not that great. The proposal is nevertheless considered to facilitate competition by decreasing the Swedish vehicle tax for heavy vehicles that satisfy stricter environmental demands to, in principle, the EC minimum levels.

The proposal also represents a simplification of the tax scales by suggesting broader weight intervals, in line with EC minimum tax rates. This too means that many vehicles will be taxed at a reduced rate compared with today.

### **Heavy vehicles with pneumatic suspension**

The minimum tax rates for levying of vehicle tax for heavy goods vehicles that have been decided (directive 1999/62/EC) are differentiated through considerably lower tax for vehicles that have drive shafts with pneumatic suspension or other equivalent suspension, than for other vehicles. In some European countries the presence of pneumatic suspension is taken into account in vehicle taxation, in others it isn't.

In general it can be stated that pneumatic suspension is positive in terms of wear. However, there is some uncertainty regarding the connection between pneumatic suspension and road wear. In order to differentiate the vehicle tax scale for heavy goods vehicles in terms of the presence of pneumatic suspension would require more detailed knowledge of the significance of pneumatic suspension for reduced road wear. Against this background no tax differentiation is proposed with regard to this sort of suspension.

## Certain light vehicles

Busses and lorries with a total weight of max. 3.5 tonnes attract a lower vehicle tax than private cars. This relationship is unsatisfactory. All these vehicles should be taxed uniformly, however, without the application of an integrated tax. The tax on private cars should be left unchanged for the present but the tax on small busses and light lorries should be increased to the level of private cars. This should take place in successive stages and in a first stage by means of a percentage increment of just over 50 percent.

The increase in the tax levy for small busses and light lorries is motivated by administrative reasons, as well as for reasons of fairness. In addition there are also environmental reasons for adjusting the tax level so that the tax levy for small busses and light lorries is at least not less than that for private cars. It can be assumed that an equivalent taxation will stop the re-registering of private cars to light lorries for purely tax related reasons and thereby the tax avoidance that is the result of it.

The higher vehicle tax for diesel powered vehicles in relation to petrol driven vehicles, that is equivalent to a lower taxation of the fuel itself, petrol or diesel fuel, remains.

## Consequences of the proposal

### *State budget consequences*

Taken together, the proposal is considered to produce overall budget neutrality viewed over a period of three and a half years starting from the 1<sup>st</sup> April 2003.

### *Other consequences*

The proposal to, in the long term, put the taxation of small busses and light lorries on an equal footing with that of private cars may, on account of this above mentioned alignment, be expected to reduce tax avoidance through re-registering of vehicles between the different categories. It can also be expected to have positive effects for the police's traffic surveillance operations with regard to these particular vehicles.

The consequences for small companies, in terms of working prerequisites, competitiveness or conditions in general in relation to larger companies, of the proposed changes to the vehicle tax are not clear-cut. Haulage contractors who use heavy vehicles with engines that fulfil higher environmental demands are rewarded and gain a better competitive position in comparison with competing countries.

Contractors who use light vehicles receive a somewhat higher tax. The increase will be at the most 1,100 Swedish kronor per vehicle per year, but for some vehicles not more than 200 kronor.

It should be noted that these small businesses are exposed to international competitive pressure to a lesser extent than businesses that operate heavy vehicles.

### Coming into effect

It should be possible for the changes that we are proposing to come into effect the 1<sup>st</sup> April 2003.



# Förkortningar

bet.	betänkande
dir.	kommittédirektiv
Ds	departementsserien
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EEV	Enhanced Environmental Friendly Vehicle
EG	Europeiska gemenskaperna
EGT	Europeiska gemenskapernas officiella tidning
EU	Europeiska unionen
FiU	Finansutskottet
MJU	Miljö- och jordbruksutskottet
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv, avdelning I
prop.	regeringens proposition
rskr.	riksdagens skrivelse
SFS	svensk författningssamling
SkU	Skatteutskottet
SOU	statens offentliga utredningar
TSVFS	Trafiksäkerhetsverkets författningssamling
TU	Trafikutskottet
VVFS	Vägverkets författningssamling

# Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonsskattelagen (1988:327)  
*dels* att 12 § och bilaga 1 skall ha följande lydelse,  
*dels* att det skall införas en ny bilaga, bilaga 1 a, av följande  
lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 12 §

Fordonsskatten betalas för skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kr för ett helt år, för skatteperiod.

Fordonsskattens storlek för skatteår framgår av bilaga 1 till denna lag. För skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för helt år.

Fordonsskattens storlek för skatteår framgår av *bilagorna* 1 *och 1 a* till denna lag. För skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för helt år.

Bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327)<sup>1</sup>*Nuvarande lydelse***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen	
<b>A Motorcyklar</b>				
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 - 75	110	0	
	76 -	137	0	
2 Annan motorcykel	0 -	220	0	
<b>B Personbilar</b>				
1 Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 900	585	0	
	901 -	734	149	
2 Personbil som kan drivas med dieselolja	0 - 900	2 245	0	
	901 -	2 814	569	
<b>C Bussar</b>				
1 Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600	390	0	
	1 601 - 3 000	430	40	
	3 001 -	984	0	

<sup>1</sup> Senaste lydelse av bilagan 2001:959

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
2 Bussar som kan drivas med dieselolja			
2.1 Bussar med en högsta skattevikt av 3 500 kilogram som kan drivas med dieselolja	0 - 1 600	720	0
	1 601 - 3 000	775	55
	3 001 - 3 500	1 545	0
2.2 Bussar med en skattevikt överstigande 3 500 kilogram som kan drivas med dieselolja			
2.2.1 med två hjulaxlar	3 501 - 6 000	2 510	21
	6 001 - 10 000	3 089	24
	10 001 - 13 000	4 037	76
	13 001 - 16 000	6 303	289
	16 001 -	14 893	460
2.2.2 med tre hjulaxlar	3 501 - 6 000	2 315	20
	6 001 - 13 000	2 819	19
	13 001 - 18 000	4 169	165
	18 001 - 19 000	12 397	109
	19 001 - 20 000	13 492	209
	20 001 - 22 000	15 583	290
	22 001 - 23 000	21 382	132
	23 001 - 24 000	22 675	302
	24 001 -	25 701	240
2.2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 - 6 000	2 315	20
	6 001 - 13 000	2 819	19
	13 001 - 24 000	4 169	100
	24 001 -	15 185	147

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
<b>D Lastbilar</b>			
1 Lastbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600	390	0
	1 601 - 3 000	430	40
	3 001 -	984	0
2 Lastbil som kan drivas med dieselolja			
2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
2.1.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	0 - 1 600	869	0
	1 601 - 3 000	929	60
	3 001 - 6 000	1 776	55
	6 001 - 10 000	3 426	66
	10 001 - 14 000	6 066	169
	14 001 -	12 842	298
2.1.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 - 9 999	400	0
	10 000 - 12 999	632	10
	13 000 - 13 999	1 474	74
	14 000 -	2 318	298
2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar			

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
2.2.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	0 - 1 600	869	0
	1 601 - 3 000	907	38
	3 001 - 6 000	1 446	69
	6 001 - 11 000	3 525	79
	11 001 - 15 000	7 485	101
	15 001 - 18 000	11 533	119
	18 001 - 23 000	15 097	217
	23 001 -	25 932	185
2.2.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	7 000 - 13 999	500	0
	14 000 - 14 999	500	49
	15 000 - 17 999	1 009	119
	18 000 - 22 999	4 573	217
	23 000 -	15 408	185
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar			

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
<b>2.3.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	0 - 1 600	720	0
	1 601 - 3 000	775	55
	3 001 - 6 000	1 545	4
	6 001 - 10 000	1 677	29
	10 001 - 14 000	2 821	98
	14 001 - 17 000	6 737	175
	17 001 -	11 984	229
<b>2.3.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	7 000 - 12 999	300	0
	13 000 - 13 999	800	30
	14 000 - 14 999	1 100	30
	15 000 - 17 399	2 307	2
	17 400 -	2 376	229
<b>2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar</b>			
<b>2.4.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	0 - 1 600	682	0
	1 601 - 3 000	731	49
	3 001 - 6 000	1 424	4
	6 001 - 11 000	1 556	14
	11 001 - 15 000	2 271	77
	15 001 - 18 000	5 351	136
	18 001 -	9 443	172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
<b>2.4.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	7 000 - 16 999	500	0
	17 000 - 18 999	1 000	0
	19 000 - 19 999	1 212	109
	20 000 -	2 359	172
<b>2.5 utan draganordning med två hjulaxlar</b>			
<b>2.5.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	0 - 1 600	720	0
	1 601 - 3 000	775	55
	3 001 - 6 000	1 545	4
	6 001 - 10 000	1 677	29
	10 001 - 14 000	2 821	98
	14 001 - 17 000	6 737	175
	17 001 -	11 984	229
<b>2.5.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	12 000 - 14 999	300	59
	15 000 - 15 999	2 307	160
	16 000 - 16 999	3 923	175
	17 000 -	5 670	229
<b>2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar</b>			



Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
<b>2.6.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	0 - 1 600	682	0
	1 601 - 3 000	731	49
	3 001 - 6 000	1 424	4
	6 001 - 11 000	1 556	14
	11 001 - 15 000	2 271	77
	15 001 - 18 000	5 351	136
	18 001 -	9 443	172
<b>2.6.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	12 000 - 15 999	500	0
	16 000 - 16 999	500	125
	17 000 - 17 999	1 757	136
	18 000 -	3 129	172
<b>2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar</b>			
<b>2.7.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	0 - 1 600	682	0
	1 601 - 3 000	731	49
	3 001 - 6 000	1 424	4
	6 001 - 11 000	1 556	14
	11 001 - 15 000	2 271	77
	15 001 - 18 000	5 351	136
	18 001 -	9 443	172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
2.7.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	12 000 - 18 999	1 229	0
	19 000 - 19 999	1 229	113
	20 000 -	2 359	172

**E Traktorer m.m.**

1	Traktor klass I (trafiktraktor)	0 - 1 300	370	0
		1 301 - 3 000	425	55
		3 001 - 7 000	1 360	95
		7 001 -	5 160	168
2	Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 -	1 000	0
3	Tung terrängvagn med två hjulaxlar	2 001 - 6 000	300	35
		6 001 - 14 000	1 700	70
		14 001 -	7 300	200
	med tre eller flera hjulaxlar	2 001 - 6 000	300	30
		6 001 - 14 000	1 500	50
		14 001 - 18 000	5 500	130
		18 001 -	10 700	170

**F Släpvagnar**

1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0 - 1 000	150	0
		1 001 - 3 000	170	21

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil <sup>1</sup> som inte kan drivas med dieselolja			
med en hjulaxel	3 001 -	580	11
med två hjulaxlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 180	6 0
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001 - 5 000 5 001 - 8 000 8 001 -	630 2 190 5 400	78 107 198
med två eller flera hjulaxlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 -	610 2 710 4 990 8 410	42 76 114 160

<sup>1</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001 - 8 000	320	36
	8 001 -	2 120	64
med två hjulaxlar	3 001 - 8 000	310	23
	8 001 - 11 000	1 460	38
	11 001 - 14 000	2 600	58
	14 001 - 17 000	4 340	76
	17 001 -	6 620	84
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 - 11 000	300	14
	11 001 - 17 000	1 420	30
	17 001 - 25 000	3 220	50
	25 001 -	7 220	65
4	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor <sup>2</sup> eller ett motorredskap <sup>2</sup> som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn <sup>2</sup> som beskattas enligt E4		
med en hjulaxel	3 001 - 8 000	550	45
	8 001 -	2 800	120
med två hjulaxlar	3 001 - 8 000	550	20
	8 001 - 11 000	1 550	50
	11 001 - 17 000	3 050	170
	17 001 -	13 250	250

<sup>2</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vik- ten i klassen
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 - 11 000	550	20
	11 001 - 14 000	2 150	40
	14 001 - 20 000	3 350	75
	20 001 - 25 000	7 850	105
	25 001 - 30 000	13 100	120
	30 001 -	19 100	45

*Föreslagen lydelse*

*Bilagan omfattar fordonsskatt för skattepliktiga fordon med undantag av sådana bussar och lastbilar med skattevikt över 3 500 kilogram som uppfyller kraven för miljöklass 2000 eller högre ställda krav enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen och som beskattas enligt bilaga 1 a.*

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>A Motorcyklar</b>				
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 - 76 -	75	110 137	0 0
2 Annan motorcykel	0 -		220	0
<b>B Personbilar</b>				
1 Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 901 -	900	585 734	0 149
2 Personbil som kan drivas med dieselolja	0 - 901 -	900	2 245 2 814	0 569
<b>C Bussar</b>				
1 Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 601 - 3 001 -	1 600 3 000	605 667 1 525	0 62 0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2 Bussar som kan drivas med dieselolja				
2.1 Bussar med en högsta skattevikt av 3 500 kilogram som kan drivas med dieselolja		0- 1 600	1 116	0
		1 601- 3 000	1 201	85
		3 001- 3 500	2 395	0
2.2 Bussar med en skattevikt överstigande 3 500 kilogram som kan drivas med dieselolja				
2.2.1 med två hjulaxlar		3 501 - 3 999	2 761	-
		4 000 - 4 999	2 877	-
		5 000 - 5 999	3 108	-
		6 000 - 6 999	3 398	-
		7 000 - 7 999	3 662	-
		8 000 - 8 999	3 926	-
		9 000 - 9 999	4 190	-
		10 000 - 10 999	4 441	-
		11 000 - 11 999	5 277	-
		12 000 - 12 999	6 113	-
		13 000 - 13 999	6 933	-
		14 000 - 14 999	9 193	-
		15 000 - 15 999	13 833	-
		16 000 - 16 999	14 893	-
		17 000 - 17 999	19 493	-
		18 000 - 18 999	24 093	-
		19 000 -	28 693	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.2.2 med tre hjulaxlar	3 501 - 3 999	2 547	-	-
	4 000 - 4 999	2 657	-	-
	5 000 - 5 999	2 877	-	-
	6 000 - 6 999	3 101	-	-
	7 000 - 7 999	3 310	-	-
	8 000 - 8 999	3 519	-	-
	9 000 - 9 999	3 728	-	-
	10 000 - 10 999	3 937	-	-
	11 000 - 11 999	4 146	-	-
	12 000 - 12 999	4 355	-	-
	13 000 - 13 999	4 586	-	-
	14 000 - 14 999	6 401	-	-
	15 000 - 15 999	8 216	-	-
	16 000 - 16 999	10 031	-	-
	17 000 - 17 999	10 769	-	-
	18 000 - 18 999	12 397	-	-
	19 000 - 19 999	13 492	-	-
	20 000 - 20 999	15 583	-	-
	21 000 - 21 999	18 483	-	-
	22 000 - 22 999	21 382	-	-
23 000 - 23 999	22 675	-	-	
24 000 - 24 999	25 701	-	-	
25 000 - 25 999	28 101	-	-	
26 000 - 26 999	30 501	-	-	
27 000 - 27 999	32 901	-	-	
28 000 - 28 999	35 301	-	-	
29 000 -	37 701	-	-	
2.2.3 med fyra eller flera hjulaxlar	3 501 - 3 999	2 547	-	-
	4 000 - 4 999	2 657	-	-
	5 000 - 5 999	2 877	-	-
	6 000 - 6 999	3 101	-	-
	7 000 - 7 999	3 310	-	-



Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	8 000 - 8 999	3 519	-	
	9 000 - 9 999	3 728	-	
	10 000 - 10 999	3 937	-	
	11 000 - 11 999	4 146	-	
	12 000 - 12 999	4 355	-	
	13 000 - 13 999	4 586	-	
	14 000 - 14 999	5 686	-	
	15 000 - 15 999	6 786	-	
	16 000 - 16 999	7 886	-	
	17 000 - 17 999	8 986	-	
	18 000 - 18 999	10 086	-	
	19 000 - 19 999	10 169	-	
	20 000 - 20 999	11 169	-	
	21 000 - 21 999	12 169	-	
	22 000 - 22 999	13 169	-	
	23 000 - 23 999	14 169	-	
	24 000 - 24 999	15 185	-	
	25 000 - 25 999	16 655	-	
	26 000 - 26 999	18 125	-	
	27 000 - 27 999	19 595	-	
	28 000 - 28 999	21 065	-	
	29 000 - 29 999	22 535	-	
	30 000 - 30 999	24 005	-	
	31 000 - 31 999	25 475	-	
	32 000 -	26 945	-	
<b>D Lastbilar</b>				
1	Lastbilar som inte kan drivas med dieselloja	0 - 1 600	605	0
		1 601 - 3 000	667	62
		3 001 -	1 525	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2 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	0 - 1 600	1 347	0
	1 601 - 3 000	1 440	93
	3 001 - 3 500	2 753	85
	3 501 - 5 999	3 403	-
	6 000 - 6 999	3 769	-
	7 000 - 7 999	5 954	-
	8 000 - 8 999	7 073	-
	9 000 - 9 999	9 271	-
	10 000 - 10 999	9 742	-
	11 000 - 11 999	12 952	-
	12 000 - 12 999	14 701	-
	13 000 - 13 999	18 562	-
	14 000 -	19 511	-
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000 - 7 999	1 891	-
	8 000 - 8 999	2 283	-
	9 000 - 10 999	3 748	-
	11 000 - 12 999	5 203	-
	13 000 - 15 999	7 900	-
	16 000 - 16 999	8 278	-
	17 000 - 17 999	11 258	-
	18 000 -	14 238	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
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			
	0 - 1 600	1 347	0
	1 601 - 3 000	1 406	59
	3 001 - 3 500	2 241	107
	3 501 - 4 999	2 936	-
	5 000 - 5 999	3 109	-
	6 000 - 6 999	3 878	-
	7 000 - 7 999	9 299	-
	8 000 - 8 999	12 123	-
	9 000 - 9 999	12 992	-
	10 000 - 10 999	17 244	-
	11 000 - 11 999	18 124	-
	12 000 - 12 999	19 235	-
	13 000 - 13 999	20 346	-
	14 000 - 14 999	21 457	-
	15 000 - 21 999	22 017	-
	22 000 - 22 999	23 777	-
	23 000 - 23 999	25 932	-
	24 000 - 24 999	27 782	-
	25 000 - 25 999	29 632	-
	26 000 - 26 999	31 482	-
	27 000 - 27 999	33 332	-
	28 000 - 28 999	35 182	-
	29 000 - 29 999	37 032	-
	30 000 - 30 999	38 882	-
	31 000 -	40 732	-
	7 000 - 17 999	5 080	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för tunga fordon</b>				
	18 000 - 19 999	7 027		-
	20 000 - 20 999	10 395		-
	21 000 - 21 999	11 083		-
	22 000 - 22 999	13 253		-
	23 000 - 23 999	15 408		-
	24 000 - 24 999	17 258		-
	25 000 - 25 999	19 108		-
	26 000 - 26 999	20 958		-
	27 000 - 27 999	22 808		-
	28 000 - 28 999	24 658		-
	29 000 - 29 999	26 508		-
	30 000 - 30 999	28 358		-
	31 000 - 31 999	30 208		-
	32 000 -	32 058		-

**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**

0 - 1 600	1 116	0
1 601 - 3 000	1 201	85
3 001 - 3 500	2 395	6
3 501 - 8 999	2 662	-
9 000 - 9 999	2 802	-
10 000 - 10 999	3 103	-
11 000 - 11 999	4 181	-
12 000 - 12 999	5 259	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>5 761</i>	-
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>6 737</i>	-
	<i>15 000 - 15 999</i>	<i>8 487</i>	-
	<i>16 000 - 16 999</i>	<i>10 237</i>	-
	<i>17 000 -</i>	<i>11 984</i>	-

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

<i>7 000 - 12 999</i>	<i>345</i>	-
<i>13 000 - 13 999</i>	<i>800</i>	-
<i>14 000 - 14 999</i>	<i>1 100</i>	-
<i>15 000 - 15 999</i>	<i>2 307</i>	-
<i>16 000 - 16 999</i>	<i>2 327</i>	-
<i>17 000 - 17 999</i>	<i>2 376</i>	-
<i>18 000 -</i>	<i>3 750</i>	-

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

<i>0 - 1 600</i>	<i>1 057</i>	<i>0</i>
<i>1 601 - 3 000</i>	<i>1 133</i>	<i>76</i>
<i>3 001 - 3 500</i>	<i>2 207</i>	<i>6</i>
<i>3 501 - 11 999</i>	<i>2 455</i>	-
<i>12 000 - 12 999</i>	<i>3 345</i>	-
<i>13 000 - 13 999</i>	<i>4 192</i>	-
<i>14 000 - 14 999</i>	<i>5 039</i>	-
<i>15 000 - 15 999</i>	<i>5 886</i>	-
<i>16 000 - 16 999</i>	<i>7 382</i>	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	17 000 - 17 999	8 071	-	-
	18 000 - 18 999	9 443	-	-
	19 000 - 19 999	11 163	-	-
	20 000 - 20 999	12 883	-	-
	21 000 - 21 999	14 603	-	-
	22 000 - 22 999	16 323	-	-
	23 000 - 23 999	18 043	-	-
	24 000 - 24 999	19 763	-	-
	25 000 - 25 999	21 483	-	-
	26 000 - 26 999	23 203	-	-
	27 000 - 27 999	24 923	-	-
	28 000 - 28 999	26 643	-	-
	29 000 - 29 999	28 363	-	-
	30 000 - 30 999	30 083	-	-
	31 000 -	31 803	-	-

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

	7 000 - 16 999	575	-	-
	17 000 - 18 999	1 000	-	-
	19 000 - 19 999	1 212	-	-
	20 000 - 20 999	2 359	-	-
	21 000 - 21 999	4 079	-	-
	22 000 - 22 999	5 799	-	-
	23 000 - 23 999	7 519	-	-
	24 000 - 24 999	9 239	-	-
	25 000 - 25 999	10 959	-	-
	26 000 - 26 999	12 679	-	-
	27 000 - 27 999	14 399	-	-
	28 000 - 28 999	16 119	-	-
	29 000 - 29 999	17 839	-	-
	30 000 - 30 999	19 559	-	-
	31 000 - 31 999	21 279	-	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
	<i>32 000 -</i>	<i>22 999</i>	-
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar			
2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	<i>0 - 1 600</i>	<i>1 116</i>	<i>0</i>
	<i>1 601 - 3 000</i>	<i>1 201</i>	<i>85</i>
	<i>3 001 - 3 500</i>	<i>2 395</i>	<i>6</i>
	<i>3 501 - 8 999</i>	<i>2 662</i>	-
	<i>9 000 - 9 999</i>	<i>2 802</i>	-
	<i>10 000 - 10 999</i>	<i>3 103</i>	-
	<i>11 000 - 11 999</i>	<i>4 181</i>	-
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>5 259</i>	-
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>5 761</i>	-
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>6 737</i>	-
	<i>15 000 - 15 999</i>	<i>8 487</i>	-
	<i>16 000 - 16 999</i>	<i>10 237</i>	-
	<i>17 000 -</i>	<i>11 984</i>	-
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>347</i>	-
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>962</i>	-
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>1 480</i>	-
	<i>15 000 - 15 999</i>	<i>3 066</i>	-
	<i>16 000 - 16 999</i>	<i>3 923</i>	-
	<i>17 000 - 17 999</i>	<i>5 670</i>	-
	<i>18 000 -</i>	<i>7 960</i>	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon			
	0 - 1 600	1 057	0
	1 601 - 3 000	1 133	76
	3 001 - 3 500	2 207	6
	3 501 - 11 999	2 455	-
	12 000 - 12 999	3 345	-
	13 000 - 13 999	4 192	-
	14 000 - 14 999	5 039	-
	15 000 - 15 999	5 886	-
	16 000 - 16 999	7 382	-
	17 000 - 17 999	8 071	-
	18 000 - 18 999	9 443	-
	19 000 - 19 999	11 163	-
	20 000 - 20 999	12 883	-
	21 000 - 21 999	14 603	-
	22 000 - 22 999	16 323	-
	23 000 - 23 999	18 043	-
	24 000 - 24 999	19 763	-
	25 000 - 25 999	21 483	-
	26 000 - 26 999	23 203	-
	27 000 - 27 999	24 923	-
	28 000 - 28 999	26 643	-
	29 000 - 29 999	28 363	-
	30 000 - 30 999	30 083	-
	31 000 -	31 803	-



Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	12 000 - 16 999	604	-
	17 000 - 17 999	1 757	-
	18 000 - 18 999	3 129	-
	19 000 - 19 999	4 849	-
	20 000 - 20 999	6 569	-
	21 000 - 21 999	8 289	-
	22 000 - 22 999	10 009	-
	23 000 - 23 999	11 729	-
	24 000 - 24 999	13 449	-
	25 000 - 25 999	15 169	-
	26 000 -	16 889	-
<b>2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar</b>			
<b>2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</b>			
	0 - 1 600	1 057	0
	1 601 - 3 000	1 133	76
	3 001 - 3 500	2 207	6
	3 501 - 11 999	2 455	-
	12 000 - 12 999	3 345	-
	13 000 - 13 999	4 192	-
	14 000 - 14 999	5 039	-
	15 000 - 15 999	5 886	-
	16 000 - 16 999	7 382	-
	17 000 - 17 999	8 071	-
	18 000 - 18 999	9 443	-
	19 000 - 19 999	11 163	-
	20 000 - 20 999	12 883	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
	<i>21 000 - 21 999</i>	<i>14 603</i>		-
	<i>22 000 - 22 999</i>	<i>16 323</i>		-
	<i>23 000 - 23 999</i>	<i>18 043</i>		-
	<i>24 000 - 24 999</i>	<i>19 763</i>		-
	<i>25 000 - 25 999</i>	<i>21 483</i>		-
	<i>26 000 - 26 999</i>	<i>23 203</i>		-
	<i>27 000 - 27 999</i>	<i>24 923</i>		-
	<i>28 000 - 28 999</i>	<i>26 643</i>		-
	<i>29 000 - 29 999</i>	<i>28 363</i>		-
	<i>30 000 - 30 999</i>	<i>30 083</i>		-
	<i>31 000 -</i>	<i>31 803</i>		-

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

<i>12 000 - 16 999</i>	<i>1 229</i>	-
<i>17 000 - 18 999</i>	<i>1 242</i>	-
<i>19 000 - 19 999</i>	<i>1 611</i>	-
<i>20 000 - 20 999</i>	<i>2 359</i>	-
<i>21 000 - 21 999</i>	<i>4 079</i>	-
<i>22 000 - 22 999</i>	<i>5 799</i>	-
<i>23 000 - 23 999</i>	<i>7 519</i>	-
<i>24 000 - 24 999</i>	<i>9 239</i>	-
<i>25 000 - 25 999</i>	<i>10 959</i>	-
<i>26 000 - 26 999</i>	<i>12 679</i>	-
<i>27 000 - 27 999</i>	<i>14 399</i>	-
<i>28 000 - 28 999</i>	<i>16 119</i>	-
<i>29 000 - 29 999</i>	<i>17 839</i>	-
<i>30 000 - 30 999</i>	<i>19 559</i>	-
<i>31 000 - 31 999</i>	<i>21 279</i>	-
<i>32 000 -</i>	<i>22 999</i>	-

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>E Traktorer m.m.</b>				
1 Traktor klass I (trafiktraktor)	0 - 1 300	370	0	
	1 301 - 3 000	425	55	
	3 001 - 7 000	1 360	95	
	7 001 -	5 160	168	
2 Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 -	1 000	0	
3 Tung terrängvagn med två hjulaxlar	2 001 - 6 000	300	35	
	6 001 - 14 000	1 700	70	
	14 001 -	7 300	200	
	med tre eller flera hjulaxlar			
	2 001 - 6 000	300	30	
	6 001 - 14 000	1 500	50	
	14 001 - 18 000	5 500	130	
	18 001 -	10 700	170	
<b>F Släpvagnar</b>				
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0 - 1 000	150	0	
	1 001 - 3 000	170	21	
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil <sup>1</sup> som inte kan drivas med diesellojla	med en hjulaxel			
	3 001 -	580	11	

<sup>1</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med diesellojla, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E4 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med två hjulaxlar	3 001 - 13 000	580	9
	13 001 -	1 480	0
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 - 13 000	580	6
	13 001 -	1 180	0
<b>3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om</b>			
<b>3.1 styraxel för påhängsvagn</b>			
med en hjulaxel	3 001 - 5 000	630	78
	5 001 - 8 000	2 190	107
	8 001 -	5 400	198
med två eller flera hjulaxlar	3 001 - 8 000	610	42
	8 001 - 11 000	2 710	76
	11 001 - 14 000	4 990	114
	14 001 -	8 410	160
<b>3.2 andra släpvagnar</b>			
med en hjulaxel	3 001 - 8 000	320	36
	8 001 -	2 120	64
med två hjulaxlar	3 001 - 8 000	310	23
	8 001 - 11 000	1 460	38
	11 001 - 14 000	2 600	58
	14 001 - 17 000	4 340	76
	17 001 -	6 620	84

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 - 11 000	300	14
	11 001 - 17 000	1 420	30
	17 001 - 25 000	3 220	50
	25 001 -	7 220	65
<b>4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor<sup>2</sup> eller ett motorredskap<sup>2</sup> som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn<sup>2</sup> som beskattas enligt E4</b>			
med en hjulaxel	3 001 - 8 000	550	45
	8 001 -	2 800	120
med två hjulaxlar	3 001 - 8 000	550	20
	8 001 - 11 000	1 550	50
	11 001 - 17 000	3 050	170
	17 001 -	13 250	250
med tre eller flera hjulaxlar	3 001 - 11 000	550	20
	11 001 - 14 000	2 150	40
	14 001 - 20 000	3 350	75
	20 001 - 25 000	7 850	105
	25 001 - 30 000	13 100	120
	30 001 -	19 100	45

<sup>2</sup> Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3.

## Bilaga 1 a till fordonsskattelagen (1988:327)

### Föreslagen lydelse

*Bilagan omfattar fordonsskatt för sådana skattepliktiga bussar och lastbilar med skattevikt över 3 500 kilogram som uppfyller kraven för miljöklass 2000 eller högre ställda krav enligt lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Indelningen i skatte-kategorier för dessa fordon ansluter till den som finns i bilaga 1.*

### **Fordonsskatt**

<i>Fordonsslag</i>	<i>Skattevikt, kilogram</i>	<i>Skatt, kronor</i>
--------------------	---------------------------------	--------------------------

#### **C Bussar**

##### *2 Bussar som kan drivas med diesellojla*

*2.2 Bussar med en skattevikt överstigande 3 500 kilogram som kan drivas med diesellojla*

##### *2.2.1 med två hjulaxlar*

<i>3 501 -</i>	<i>3 999</i>	<i>2 510</i>
<i>4 000 -</i>	<i>4 999</i>	<i>2 615</i>
<i>5 000 -</i>	<i>5 999</i>	<i>2 825</i>
<i>6 000 -</i>	<i>6 999</i>	<i>3 089</i>
<i>7 000 -</i>	<i>7 999</i>	<i>3 329</i>
<i>8 000 -</i>	<i>8 999</i>	<i>3 569</i>
<i>9 000 -</i>	<i>9 999</i>	<i>3 809</i>
<i>10 000 -</i>	<i>10 999</i>	<i>4 037</i>
<i>11 000 -</i>	<i>11 999</i>	<i>4 797</i>
<i>12 000 -</i>	<i>12 999</i>	<i>5 574</i>
<i>13 000 -</i>	<i>13 999</i>	<i>6 292</i>
<i>14 000 -</i>	<i>14 999</i>	<i>8 949</i>
<i>15 000 -</i>	<i>15 999</i>	<i>12 575</i>
<i>16 000 -</i>	<i>16 999</i>	<i>13 769</i>
<i>17 000 -</i>	<i>17 999</i>	<i>16 622</i>
<i>18 000 -</i>	<i>18 999</i>	<i>18 932</i>
<i>19 000 -</i>		<i>23 532</i>

<i>Fordonsslag</i>	<i>Skattevikt, kilogram</i>	<i>Skatt, kronor</i>
<i>2.2.2 med tre hjulaxlar</i>	<i>3 501 - 3 999</i>	<i>2 315</i>
	<i>4 000 - 4 999</i>	<i>2 415</i>
	<i>5 000 - 5 999</i>	<i>2 615</i>
	<i>6 000 - 6 999</i>	<i>2 819</i>
	<i>7 000 - 7 999</i>	<i>3 009</i>
	<i>8 000 - 8 999</i>	<i>3 199</i>
	<i>9 000 - 9 999</i>	<i>3 389</i>
	<i>10 000 - 10 999</i>	<i>3 579</i>
	<i>11 000 - 11 999</i>	<i>3 769</i>
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>4 011</i>
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>4 221</i>
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>5 871</i>
	<i>15 000 - 15 999</i>	<i>7 521</i>
	<i>16 000 - 16 999</i>	<i>9 171</i>
	<i>17 000 - 17 999</i>	<i>10 146</i>
	<i>18 000 - 18 999</i>	<i>10 402</i>
	<i>19 000 - 19 999</i>	<i>10 444</i>
	<i>20 000 - 20 999</i>	<i>10 485</i>
	<i>21 000 - 21 999</i>	<i>12 462</i>
	<i>22 000 - 22 999</i>	<i>13 641</i>
<i>23 000 - 23 999</i>	<i>14 471</i>	
<i>24 000 - 24 999</i>	<i>15 777</i>	
<i>25 000 - 25 999</i>	<i>16 457</i>	
<i>26 000 - 26 999</i>	<i>17 137</i>	
<i>27 000 - 27 999</i>	<i>19 537</i>	
<i>28 000 - 28 999</i>	<i>21 937</i>	
<i>29 000 -</i>	<i>24 337</i>	
<i>2.2.3 med fyra eller flera hjulaxlar</i>	<i>3 501 - 3 999</i>	<i>2 315</i>
	<i>4 000 - 4 999</i>	<i>2 415</i>
	<i>5 000 - 5 999</i>	<i>2 615</i>
	<i>6 000 - 6 999</i>	<i>2 819</i>
	<i>7 000 - 7 999</i>	<i>3 009</i>
	<i>8 000 - 8 999</i>	<i>3 199</i>
	<i>9 000 - 9 999</i>	<i>3 389</i>
	<i>10 000 - 10 999</i>	<i>3 579</i>
	<i>11 000 - 11 999</i>	<i>3 769</i>
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>4 010</i>
<i>13 000 - 13 999</i>	<i>4 251</i>	

<i>Fordonsslag</i>	<i>Skattevikt, kilogram</i>	<i>Skatt, kronor</i>
	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

**D Lastbilar****2 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



<i>Fordonsslag</i>	<i>Skattevikt, kilogram</i>	<i>Skatt, kronor</i>
<i>2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>		
	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
 <i>2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar</i>		
<i>2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>		
	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
 <i>2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>		
	7 000 - 17 999	4 638
	18 000 - 19 999	6 416
	20 000 -	9 491
 <i>2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar</i>		

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

<i>Fordonsslag</i>	<i>Skattevikt, kilogram</i>	<i>Skatt, kronor</i>
<i>2.5 utan draganordning med två hjulaxlar</i>		
<i>2.5.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>		
	<i>3 501 - 8 999</i>	<i>2 420</i>
	<i>9 000 - 9 999</i>	<i>2 547</i>
	<i>10 000 - 10 999</i>	<i>2 821</i>
	<i>11 000 - 11 999</i>	<i>3 801</i>
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>4 781</i>
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>5 261</i>
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>5 937</i>
	<i>15 000 - 15 999</i>	<i>6 480</i>
	<i>16 000 - 16 999</i>	<i>8 210</i>
	<i>17 000 -</i>	<i>9 908</i>
<i>2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon</i>		
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>317</i>
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>879</i>
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>1 236</i>
	<i>15 000 -</i>	<i>2 799</i>
<i>2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar</i>		
<i>2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>		
	<i>3 501 - 11 999</i>	<i>2 232</i>
	<i>12 000 - 12 999</i>	<i>3 041</i>
	<i>13 000 - 13 999</i>	<i>3 811</i>
	<i>14 000 - 14 999</i>	<i>4 581</i>
	<i>15 000 - 15 999</i>	<i>5 351</i>
	<i>16 000 - 16 999</i>	<i>6 711</i>
	<i>17 000 - 17 999</i>	<i>7 571</i>
	<i>18 000 - 18 999</i>	<i>8 943</i>
	<i>19 000 - 19 999</i>	<i>10 451</i>
	<i>20 000 -</i>	<i>11 024</i>

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2003.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningsuppdraget

Utredningens uppgift är enligt kommittédirektiven (dir. 2001:12) att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Översynen skall framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet.

Utredningen skall undersöka för- och nackdelar med ett kilometerskattesystem. Utredningen skall vidare se över uttaget av fordonsskatt för tunga fordon. Uppdraget innefattar även att se över nivån på drivmedelsskatterna i förhållande till övriga vägtrafikskatter i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. I utredningsuppdraget ligger också att göra en lagteknisk översyn av förfarandereglererna i fordonsskatteförfattningarna och föreslå de justeringar som behöver vidtas för att dessa författningars terminologi skall stämma överens med EG-rättens. Vid översynen skall utredningen följa EU-arbetet inom området och redovisa hur förslagen förhåller sig till EG-rätten.

Enligt direktiven skall med förtur redovisas de delar som avser dieseloljebeskattningen av arbetsmaskiner, de delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation, frågan om skattelättnad för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp samt slutsatser avseende en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen.

I propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (infrastrukturpropositionen, prop. 2001/02:20), aviserade regeringen att vår utredning skulle få tilläggsdirektiv med uppgift att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Enligt numera beslutade tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) skall utredningen, i samband med analysen

av hur ett sådant kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik, även analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem i andra länder.

Utredningens direktiv och tilläggsdirektiv återges i sin helhet som *bilaga 1 och 2* till betänkandet.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningsarbetet bedrivs i form av en enmansutredning. Arbetet har skett i nära samarbete med experterna, som representerar berörda departement och myndigheter. Experterna står bakom de förslag som läggs fram. Genomgående används därför termerna "utredningen" och "vi".

Utredningsarbetet inleddes i maj månad 2001.

Bakgrundsfakta om utredningsuppdragets delfrågor har samlats in på flera olika sätt.

Fakta och synpunkter har kontinuerligt erhållits från de departement och myndigheter som är representerade i utredningen.

Utredaren jämte sekreterare har vid besök hos Naturvårdsverket fått en översiktlig information om pågående projekt och utvecklingsarbete av betydelse för utredningens arbete.

Vägverkets sektioner för trafiksäkerhet och miljöarbete har gett oss fakta och synpunkter till grund för vidare överväganden.

Vi har sammanträffat med dr Per Kägeson och därvid inhämtat hans syn på hur den framtida vägtrafikbeskattningen bör utformas ur ett miljöperspektiv.

Delar av utredningen har vidare i frågor som rör dieseloljebeskattningen av arbetsmaskiner sammanträffat med branschorganisationen Maskinentreprenörerna samt med Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Lantbrukarnas Riksförbund Skogsägarna, Skogsmaskinföretagarna och Skogsindustrierna.

Vi har i frågor som särskilt rör tunga fordon haft kontakter och överläggningar med åkeribranschen genom Svenska åkeriförbundet och med bilbranschen genom BIL Sweden, Scania och Volvo Lastvagnar samt även gjort studiebesök hos Scania. Åkeriförbundet har vid ett av sammanträffandena lämnat över till oss en skrivelse (2001-12-12) med synpunkter och förslag. Därjämte har ytterligare

synpunkter och faktaunderlag erhållits från såväl förbundet som bilbranschen.

Ordförande jämte sekreterare och några experter har i frågor som rör beskattningen av tunga fordon sammanträffat med företrädare för det danska Skatteministeriet.

Utredningen har haft ett tiotal sammanträden, vid vilka experterna har deltagit. Vid flera av sammanträdena har därutöver ytterligare representanter från departement samt olika myndigheter och organisationer deltagit.

Vi har i början av året till regeringen lämnat över promemorian Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner 02-01-22 (dnr Fi2001/674).

Vi har också sammanträffat med Kommittén för nedsättning av energiskatter för vissa sektorer (SNED, Fi 2001:09).

Chefen för Finansdepartementet har den 16 april 2002 förordnat en referensgrupp, bestående av företrädare för riksdagspartierna. Referensgruppen är rådgivande och har till uppgift att stödja utredningen i dess arbete. Utredningen och referensgruppen har sammanträffat vid ett tillfälle under juni månad i år.

Utredningen lägger nu fram förslag till en miljödifferentierad, lägre skatteskala för sådana tunga fordon som uppfyller de högst ställda miljökraven. Förslaget kombineras med en höjning av fordonsskatten för bussar med totalvikten högst 3,5 ton och lätta lastbilar.

## 2 EG-bestämmelser om skatt

### 2.1 Inledning

I detta avsnitt redovisas i korthet de grundläggande bestämmelser inom EG-rätten som reglerar skattefrågor med anknytning till vägtrafikens område.

### 2.2 Grundläggande bestämmelser för uttaget av fordonsskatt och vägavgift

**Rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer**

Genom antagande av detta direktiv infördes inom EU gemensamma bestämmelser om minimiskattesatser för fordonsskatt och bestämmelser om maximiskattesatser för vägtullar och vägavgifter. Direktivet gällde endast för motorfordon eller ledad motorfordonskombination som uteslutande var avsedd för godstransporter på väg och med en bruttovikt av minst 12 ton. Direktivet upphävdes av EG-domstolen av formella skäl. Domstolen uttalade dock att direktivet skulle gälla i sak till dess att det, inom rimlig tid, ersattes med ett nytt direktiv. Se nästföljande direktiv. Det upphävda direktivet har fortfarande intresse genom de rättsakter som har antagits med stöd av det. Regleringen i den svenska lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon har sin grund i detta direktiv.



### **Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer**

Det ogiltiga direktivet 93/89/EEG har ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. Direktivet är tillämpligt på fordonsskatter, vägtullar och vägavgifter som tas ut på fordon (artikel 1).

I artikel 2 definieras vissa begrepp som används i direktivet.

Med *motorväg* avses väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som

i) är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel,

ii) inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje eller gångstig i samma plan,

iii) är särskilt skyltad som motorväg.

Med vägtull avses betalning av ett bestämt belopp för ett fordon som tillryggalägger ett avstånd mellan två punkter på den infrastruktur som anges i artikel 7.2. Beloppet skall grundas på det avstånd som tillryggalagts och på fordonskategori.

Med *vägavgift* avses betalning av ett bestämt belopp som ger fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som anges i artikel 7.2.

Med *fordon* avses ett motorfordon eller en ledad fordonskombination avsedd uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton.

Fordon delas in i olika klasser med avseende på graden av avgasutsläpp. Indelningen knyter an till innehållet i rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG. Med hänvisning till dessa direktiv definieras EURO I-fordon och EURO II-fordon. Se vidare nedan vad som sägs om bilaga II till direktivet.

Det förtjänar i detta sammanhang också framhållas, att det i preambeln (inledningen) till direktivet uttalas, att användandet av

vägvänliga och mindre förorenande fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter och avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion (punkt 7). Vidare uttalas att vägavgiftssatserna bör grunda sig på hur länge infrastrukturen i fråga används och bör differentieras i förhållande till den kostnad som orsakas av vägfordonet (punkt 15).

Under särskilda rubriker nedan redovisas i korthet de detaljbestämmelser som avser fordonsskatt respektive vägavgifter.

## 2.3 Särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Kapitel II i det ovan nämnda *direktivet 1999/62/EG* behandlar fordonsbeskattning (artikel 3–6). Fordonsskatt som avses i artikel 1 är för svensk del den årliga fordonsskatten. Det sägs uttryckligen att varje medlemsstat fastställer förfaranden för uttag och indrivning av de skatter som avses. För fordon som är registrerade i medlemsstaterna gäller att de skatter som anges i direktivet skall tas ut endast av den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Oavsett strukturen på de skatter som gäller i respektive land skall medlemsstaterna fastställa skattesatserna så att ingen skattesats för någon fordonskategori eller underkategori enligt bilaga I till direktivet understiger den minimiskattesats som fastställs i nämnda bilaga.

Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

a) fordon som används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen, och fordon som används för vägunderhåll,

b) fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att kommissionen ger sitt samtycke.

Rådet får på förslag från kommissionen besluta om att tillåta en medlemsstat att behålla ytterligare undantag från eller ytterligare nedsättning av fordonsskatter av politiska skäl av socioekonomisk karaktär eller skäl som har att göra med den statens infrastruktur. Sådana undantag eller nedsättningar kan bara göras för fordon

registrerade i den medlemsstat som utför transportverksamhet uteslutande inom en klart avgränsad del av dess territorium.

De minimiskattesatser som gäller för uttaget av fordonsskatt framgår av *bilaga 3* till detta betänkande, jämför också avsnitt 10. Skattesatserna anges i euro. Olika skattesatser gäller för motorfordon respektive för fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg). Fordonen delas in efter antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt i ton. Skattesatserna varierar vidare beroende på om fordonen är utrustade med drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring eller med andra system för fjädring av drivaxel/axlar.

## 2.4 Särskilda bestämmelser om vägavgift

Det ovan nämnda *direktivet 93/89/EEG* (artikel 8) gjorde det möjligt för två eller flera medlemsstater att samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela deras sammanhängande territorium och som ger tillgång till de deltagande medlemsstaternas vägnät. Beträffande fördelningen av de gemensamma inkomsterna angavs att var och en av avtalsstaterna skulle få en skälig andel av inkomsterna.

Denna möjlighet tog Danmark, Tyskland, Belgien, Nederländerna och Luxemburg och träffade år 1994 ett avtal om att införa ett gemensamt vägavgiftssystem för rätten att använda ländernas vägnät, det s.k. Eurovinjettsystemet. Samtliga fem länder tar nu ut vägavgift. Länderna har dock valt något olika system för avgiftsuttaget och tillämpar även olika regler för uttag av vägavgift av sina egna åkare.

I direktivet 93/89/EEG angavs att andra medlemsstater kunde ansluta sig till ett sådant gemensamt system och motsvarande passus fördes in i det avtal som de fem länderna slöt. Efter förhandlingar träffade Sverige under år 1996 ett avtal om anslutning till *Eurovinjettsystemet*. Efter förslag i propositionen 1997/98:12 Vägavgift för vissa tunga fordon beslutade riksdagen att Sverige skulle godkänna protokollet som innebar anslutning till avtalet om ett gemensamt avgiftssystem. Samtidigt antogs den i propositionen föreslagna lagen om vägavgift. Lagen trädde i kraft den 1 januari 1998 (se vidare avsnitt 3.3).

Utformningen av det svenska vägavgiftssystemet styrs i väsentliga delar av de gällande EG-reglernas utformning samt

mellan länderna träffade avtal. Exempelvis tillåts att inhemska fordon i viss utsträckning behandlas annorlunda än utländska fordon. Sverige har utnyttjat denna möjlighet och beträffande svenska fordon konstruerat en avgift som nära knyter an till uttaget av fordonsskatt.

Fordonsskatte- och vägavgiftsdirektivet 1999/62/EG behandlar i kapitel III (artiklarna 7 och 8) vägtullar och vägavgifter. Vägavgifter får endast tas ut av dem som använder motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägskaraktär eller av dem som använder broar, tunnlar och bergspass. I en medlemsstat där det inte finns något allmänt motorvägsnät eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper får emellertid vägavgifter tas ut i den medlemsstaten av dem som använder vägarna i den tekniskt sett högsta kategorin.

Direktivet ger en medlemsstat möjlighet att under vissa förutsättningar ta ut vägavgifter även för andra vägar eller vägavsnitt. Enligt artikel 7.2 b) får vägavgifter, efter samråd med kommissionen och i enlighet med ett visst förfarande, också tas ut av dem som använder andra avsnitt av huvudledsnätet,

- särskilt när detta är motiverat med hänsyn till säkerheten,

- i en medlemsstat som i större delen av landet saknar ett sammanhängande motorvägsnät eller nät med tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper, i den delen av landet, men endast på vägar som används för internationell och inter-regional tung godstransport, under förutsättning att trafikbehovet och befolkningstätheten i denna del av landet inte gör det ekonomiskt motiverat att bygga motorvägar eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor av liknande slag.

En medlemsstat får föreskriva att fordon registrerade i den staten skall avkrävas vägavgifter för användande av hela vägnätet inom sitt territorium (artikel 7.6). Denna möjlighet har Sverige och Danmark utnyttjat.

Vägavgifterna, inklusive administrativa kostnader, skall för samtliga fordonskategorier fastställas till en nivå som inte överstiger de maximisatser som anges i bilaga II till direktivet (artikel 7.7). – Se bilaga 3 till detta betänkande.

Vägavgiftssatserna skall vara avpassade efter hur länge den berörda infrastrukturen skall användas. En medlemsstat får dock för fordon som är registrerade i den medlemsstaten tillämpa endast årliga avgiftssatser (artikel 7.8).

Innehållet i artikel 8 medger att två eller flera medlemsstater samarbetar om ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela territoriet (jfr ovan artikel 8 i det upphävda direktivet 93/89/EEG). Avgiftsnivåerna i ett sådant system får inte vara högre än de maximisatser som anges i artikel 7.7.

Kapitel IV innehåller direktivets slutbestämmelser för samtliga de skatter och avgifter som behandlas i direktivet.

I artikel 9 anges att direktivets bestämmelser inte hindrar medlemsstaterna att tillämpa andra särskilda skatter eller avgifter som läggs på särskilda fordon eller i särskilda situationer.

Artikel 10 innehåller regler om omräkning av växelkurserna mellan euro och de nationella valutorna i medlemsstater som inte har infört euron.

Bilaga II till direktivet anger de maximibelopp i euro som gäller för vägavgifterna inklusive administrativa kostnader enligt artikel 7.7, se bilaga 3 till detta betänkande. I bilagan anges avgifterna per år, månad, vecka respektive per dag. Det anges också att högsta avgiftssats per månad och vecka skall stå i proportion till den tid infrastrukturen används. Vägavgiften differentieras mellan fordon tillhörande "ICKE EURO", "EURO I" samt "EURO II och renare". Vidare görs en differentiering mellan fordon med högst 3 axlar respektive minst 4 axlar. Vägavgiften per dag är 8 euro för samtliga fordonskategorier.

## 2.5 Bestämmelser om drivmedel

Inom Europeiska unionen har skapats ett regelsystem för medlemsländernas beskattning av energi, däribland mineraloljor. Dessa finns i några grundläggande rättsakter.

Rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor, *circulationsdirektivet*, innehåller gemensamma förfaranderegler för punktskatter på bland annat mineraloljeprodukter.

Rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor, *mineraloljedirektivet*, reglerar skattebasen på mineraloljeområdet.

Huvudregeln enligt EG-rätten är att skatt skall tas ut för samtliga produkter som används som motorbränslen och att skilda skattesatser skall gälla endast för olika slag av produkter.

Mineraloljedirektivet ger dock medlemsländerna vissa möjligheter att helt eller delvis tillämpa regler om skattebefrielse eller nedsätta skattesatser för mineraloljor som används inom vissa uppräknade samhällsområden. Detta gäller för bland annat bränslen som förbrukas inom jordbruks- och trädgårdsnäringarna samt inom skogsnäringen (artikel 8.2).

Medlemsländerna får enligt artikel 8.3 i mineraloljedirektivet även ta ut lägre skatt på bland annat dieselbrännolja och lätt eldningsolja (Eo 1) för vissa industriella och kommersiella ändamål. Skatten får dock inte sättas lägre än de miniminivåer som för dessa ändamål har bestämts enligt rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av skattesatserna för mineraloljor, *skattesatsdirektivet*. De användningsområden där dessa lägre skattesatser får tillämpas är

- a) stationära motorer,
- b) anläggningar och maskiner som används vid byggnadsarbeten, väg- och vattenbyggnad och offentliga arbeten,
- c) fordon som är avsedda att användas utanför allmän väg eller som inte fått tillstånd att användas huvudsakligen på allmän väg.

Enligt artikel 3 och 4 i skattesatsdirektivet är minimiskattesatsen för punktskatt på blyad bensin 337 ecu per 1 000 liter och på oblyad bensin 287 ecu per 1 000 liter

Minimiskattesatsen för punktskatt på dieselbrännolja som används som drivmedel är 245 ecu per 1 000 liter. För sådan dieselbrännolja som används för de ändamål som anges i artikel 8.3 i mineraloljedirektivet är minimiskattesatsen 18 ecu för 1 000 liter. Samma skattesats tillämpas på dieselbrännolja som används för uppvärmningsändamål (artikel 5).

Rådet får med stöd av artikel 8.4 i mineraloljedirektivet genom enhälligt beslut på kommissionens förslag tillåta en medlemsstat att införa ytterligare regler om skattebefrielse eller nedsättning av skatten som motiveras av speciella hänsyn. Sverige har till utgången av år 2006 beviljats ett undantag som medger skattedifferentiering av den högbeskattade, ofärgade oljan. Se avsnitt 3.4.

Genom rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, *märkningsdirektivet*, har införts gemensamma regler för märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, som inte har beskattats enligt den normala skattesats som är tillämplig på dessa mineraloljor när bränslet används som drivmedel. I artikel 3 åläggs medlemsstaterna bland annat att vidta nödvändiga åtgärder

för att säkerställa att mineraloljorna i fråga inte kan användas för förbränning i motorn på fordon avsedda för vägtrafik, eller förvaras i bränsletankarna till sådana fordon, om inte medlemsstaternas behöriga myndigheter tillåter sådan användning i särskilda fall.

Enligt märkningsdirektivet skall all dieselbrännolja som släpps för konsumtion med en lägre skattesats än den som gäller generellt, dvs. lågbeskattad olja, vara märkt med en s.k. Euromarker. En eventuell särskiljande nationell färgmärkning måste därför ske på ett sådant sätt att Euromarkern kan urskiljas. EG-direktivet om märkning utgår från själva märkämnet, medan de svenska bestämmelser som införts med stöd av direktivet tar sikte på både märk- och färgämnen.

Det förekommer en rad olika märkningssystem i EU-länderna. Exempelvis Finland har en röd märkning. Något förbud att i fordon använda den rödmärkta oljan har dock inte införts. Däremot måste man för vissa fordon betala en hög tilläggsskatt vid sådan användning. Danmark har i dag inte något märkningssystem för sitt bränsle.

I ändringsdirektivet 94/74/EG till de tre nämnda direktiven om mineralolja förtydligas att förfarandereglerna skall tillämpas på en rad uppräknade mineraloljor, närmare bestämt de bränslen för vilka minimiskattesatser har lagts fast, men även på vissa andra produkter.

## 3 Svenska bestämmelser om skatt

### 3.1 Inledning

Uttaget av skatt inom vägtrafikens område regleras i olika författningar för dels själva fordonet, dels det drivmedel som används. Nedan ges en allmän översikt över gällande bestämmelser inom området.

### 3.2 Fordonsskattelagen

Fordonsskattelagen (1988:327, FSL) reglerar uttaget av fordonsskatt för fordon som är eller bör vara registrerade i Sverige. Se förarbetena till lagen prop. 1987/88:159, bet. SkU 1987/88:38, rskr. 1987/88:316. Fordonsskatteförordningen (1988:1028) innehåller till lagen anslutande förfarandebestämmelser m.m. Fordons- och viktbegreppen i lagen utgår från begreppen i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Beskattningsmyndighet är Skattemyndigheten i Örebro med Riksskatteverket som central förvaltningsmyndighet.

Skatt utgår efter ett fordons skattevikt, dvs. tjänstevikten eller totalvikten.

*Tjänstevikten* för en bil (personbil, lastbil, buss), en traktor eller ett motorredskap utgör den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.

*Totalvikten* för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn är summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Med *skattevikt* avses alltså den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas. Skattevikten utgör för en personbil, en motorcykel, en



traktor eller ett motorredskap tjänstevikten samt för en buss, en lastbil, en tung terrängvagn och en annan släpvagn än en påhängsvagn totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276). För en påhängsvagn utgör skattevikten den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som hänförs till bärighetsklass 1 enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen.

Skattevikten beräknas alltså på olika sätt för olika typer av fordon som kopplas till en lastbil/dragbil. Dessa fordonsbegrepp har följande definitioner.

En *påhängsvagn* är en släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Ett *släpfordon* är ett fordon som är inrättat för koppling till en bil, en motorcykel, en moped klass I, en traktor eller ett motorredskap och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon.

Om en buss, en lastbil, tung terrängvagn eller släpvagn förses med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan förses med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Fordon är, med några få undantag, skattepliktiga om de är eller bör vara upptagna i vägtrafikregistret och inte är avställda eller tillfälligt registrerade.

Andra lastbilar än sådana som är vägavgiftspliktiga enligt lagen om vägavgift för vissa tunga fordon (se nedan) är inte skattepliktiga, om de enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som kan drivas med dieselloja eller av s.k. terminaltraktorer. Fordonsskatten är i dessa fall inkluderad i skatten för dragfordonet.

Jordbrukstraktorer är numera inte heller skattepliktiga. Detsamma gäller motorredskap och tunga terrängvagnar som är att anse som jordbrukstraktorer (SFS 2001:959, prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1, rskr. 2001/02:34).

Det är enligt huvudregeln ägaren som är skattskyldig för ett fordon.

Skatt betalas för varje fordon för skatteår eller skatteperiod. Ett skatteår består av tolv på varandra följande kalendermånader. En skatteperiod består av fyra på varandra följande kalendermånader, om regeringen inte genom föreskrifter förordnar något annat.

Fordonsskatten betalas för skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kr för ett helt år, för skatteperiod.

Fordonsskattens storlek för ett skatteår framgår av bilaga 1 till lagen (se under Författningsförslag). För en skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för helt år.

Fordonsskatteskallorna är, främst för lastbilar, starkt differentierade efter olika faktiska omständigheter. Skatten varierar för lastbilar, förutom efter skattevikten, med hänsyn till drivmedel (bensin eller dieselolja) vägavgiftsplikt, draganordning (anordning för påhängsvagn respektive annan draganordning) och axelarrangemang (antal hjulaxlar).

För skattepliktiga släpvagnar varierar fordonsskatten främst efter skattevikt och axelarrangemang.

För vägavgiftspliktiga fordon (tyngre godsfordon, se avsnitt 3.3) tas en lägre fordonsskatt ut. Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. För vägavgiftspliktiga lastbilar tas dock fordonsskatt ut även om de är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

För bussar varierar fordonsskatten efter drivmedel, skattevikt och axelarrangemang. Någon vägavgift tas inte ut på bussar.

Fordonsskatt beslutas genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i vägtrafikregistret. Fordonsskatten för ett skatteår eller en skatteperiod skall betalas under månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (uppbörds månaden). Om fordonet har blivit skattepliktigt efter ingången av uppbörds månaden, skall fordonsskatten betalas senast tre veckor efter skattepliktens inträde. Om skatteplikten upphör för ett fordon under den tid för vilken fordonsskatt har betalats, återbetalas den överskjutande skatten till den som var skattskyldig när skatteplikten upphörde.

Om fordonsskatt undandragits kan i vissa fall en särskild avgift (skattetillägg) om tjugo procent av det skattebelopp som undandragits påföras.

Om fordonsskatten inte betalas inträder brukandeförbud för fordonet. Fordonsskattelagen innehåller vissa straffbestämmelser bland annat för brott mot brukandeförbudet. Om ett fordon brukas i strid mot ett brukandeförbud skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar. En fordonsägare, som uppsåtligt eller av oaktsamhet brukar fordonet eller låter det brukas sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand, kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detta gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Den som brukar någon annans fordon utan lov döms i ägarens ställe.

Regeringens förslag i propositionen 2001/02:127 Punkt-skatternas infogning i skattekontosystemet, m.m. avser även fordonsskatten.

I fråga om fordonsskatt för lätta fordon, se vidare avsnitt 12.

### 3.3 Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon

Enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7, rskr. 1997/98:72) tas vägavgift ut för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt av minst 12 ton, om fordonet uteslutande är avsett för godstransport på väg. Förordningen (1997:1140) om vägavgift för vissa tunga fordon innehåller vissa förfarandebestämmelser m.m. till lagen. Beskattningsmyndighet i fråga om vägavgift är Skattemyndigheten i Örebro. Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet.

För ett fordon som är eller bör vara registrerat i det svenska vägtrafikregistret (*svenskt fordon*), och som inte är avställt eller tillfälligt registrerat, betalas vägavgift för rätten att använda det svenska vägnätet. För ett utländskt fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och de vägar som anges i bilaga 1 till lagen.

Vägavgiften har numera differentierats med hänsyn till de tunga fordonens miljöpåverkan (prop. 2000/01:31, bet. 2000/01:SkU11, rskr. 2000/01:129). Vägavgift tas ut med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller. Fordonen delas in i olika klasser, sådana som *uppfyller* respektive *inte uppfyller* de avgaskrav som anges 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 fordon i direktivets lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG. De olika klasserna benämns "ICKE EURO-fordon", "EURO I-fordon" respektive "EURO II-fordon", där de sistnämnda uppfyller de högst ställda kraven och därmed har den lägsta avgiften. Jämför avsnitt 2.4 ovan angående direktivet 1999/62/EG, bilaga II.

Det finns vissa undantag från avgiftsplikten. Denna gäller inte för fordon som tillhör försvarsmakten, polisväsendet, civilförsvaret, brandväsendet eller annan räddningstjänst eller väghållningen. En förutsättning för undantag är att fordonet bär yttre kännetecken som visar att fordonet tillhör någon av de angivna kategorierna.

För fordonskombinationer är det motorfordonet som är avgörande för om kombinationen är undantagen från avgiftsplikt. För svenska fordon med draganordning bestäms vägavgiften efter det största möjliga antalet axlar som en fordonskombination kan ha.

Avgiftsplikten för ett svenskt fordon inträder när fordonet förs in i vägtrafikregistret eller, om fordonet samtidigt ställs av, då avställningen upphör. Om fordonet är avställt på ägarens begäran, inträder avgiftsplikt då avställningen upphör. Avgiftsplikt för ett utländskt fordon inträder när fordonet används på motorvägar och de vägar i övrigt som omfattas av avgiftsplikten. Sistnämnda vägar anges, som nämnts ovan, i bilaga 1 till lagen.

För svenska fordon betalas vägavgiften för en avgiftsperiod om ett år, medan den för utländska fordon betalas för kalenderdag, vecka, månad eller år.

För svenska fordon betalas vägavgiften under kalendermånaden före den månad då avgiftsperioden börjar. När avgiftsplikt inträder skall avgiften betalas senast tre veckor efter dess inträde.

För utländska fordon gäller att vägavgiften betalas genom köp av ett vägavgiftsbevis. Avgift skall inte betalas för fordonet, om ett giltigt bevis för betald väganvändning, utfärdat i ett annat europeiskt land i överensstämmelse de avtal som träffats mellan de i samarbetet deltagande länderna, kan visas upp.

Betalningsskyldig för vägavgiften är fordonsägaren, dvs. den som är eller bör vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret vid ingången av kalendermånaden före avgiftsperioden.

Vägavgiften skall betalas i svenska kronor. I lagen anges beloppen i euro som räknas om till svenska kronor för varje kalenderår. Omräkning sker enligt den kurs i svenska kronor av euro som gällde den första vardagen i oktober året innan och som offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning (EGT). Om ett belopp som beräknas för ett visst år före avrundning avviker från föregående års belopp med mindre än 5 procent eller 5 euro, skall föregående års belopp fortsätta att gälla. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade belopp som skall tas ut under påföljande kalenderår.

När vägavgiften har betalats utfärdas ett s.k. *vägavgiftsbevis*.

Under vissa förutsättningar kan avgiften betalas tillbaka. Detta kan ske om

1. avgiftsplikt upphör för ett fordon under tid för vilken vägavgift har betalats, eller
2. ett fordons beskaffenhet ändras så att vägavgift skall tas ut med annat belopp.

En förutsättning för återbetalning är att vägavgiftsbeviset ges in till beskattningsmyndigheten före utgången av den period för vilken avgiften har betalats. Om avgiftsplikten har upphört innan avgiften är betald eller om ett fordons beskaffenhet har ändrats så att vägavgift skall tas ut med annat belopp får avgiften sättas ned. Vidare får beskattningsmyndigheten medge befrielse helt eller delvis från skyldigheten att betala dröjsmålsavgift, om det finns särskilda skäl. – Regeringsrätten har nyligen prövat frågan om betalning av hel årsavgift och om återbetalning av viss del av vägavgiften i samband med avställningen av ett fordon, se Regeringsrättens avgörande i en dom den 26 april 2002 (mål nr 856-2000).

Föraren av ett avgiftspliktigt fordon skall, vid färd på avgiftsbelagd väg, medföra beviset om betald vägavgift. Beviset skall på begäran visas upp vid kontroll. Om vägavgiften för ett svenskt fordon är betald men ägaren inte har tillställts beviset är han skyldig att i stället visa upp ett kvitto på betald vägavgift.

Brukandeförbud gäller för ett avgiftspliktigt fordon om föreskriven vägavgift inte har betalats. Lagen om vägavgift innehåller vissa straffbestämmelser m.m. Bland annat gäller att om ett fordon brukas i strid mot brukandeförbudet skall polisman ta hand om fordonets registreringsskyltar. Ägaren av ett fordon som brukas i strid mot brukandeförbudet sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand kan dömas till böter eller fängelse i högst sex

månader, om han uppsåtligt eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades. Jämför vad som ovan har sagts i dessa hänseenden om fordonsskatten.

Den 1 juli 2000 infördes en möjlighet till nedsättning av obetald vägavgift. Samtidigt ändrades bestämmelserna om återbetalning av överskjutande skatt så, att den nu sker från den tidpunkt när avgiftsplikten upphörde och inte från tidpunkten när vägavgiftsbeviset kom in till beskattningsmyndigheten (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22, rskr. 1999/2000:246).

### 3.4 Lagen om skatt på energi

Regleringen av de olika energiskatterna finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Förarbetena till lagen är främst prop. 1994/95:54 och bet. 1994/95:SkU4 (rskr. 1994/95:152). Skatt enligt lagen tas ut i form av energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt. Skatten tas ut på bränslen och på elektrisk kraft. Med bränslen avses bensin, eldningsolja, dieselolja, fotogen, gasol, naturgas, kol och petroleumkoks.

Utöver dessa bränslen skall skatt även tas ut på andra mineraloljor som används för uppvärmning och på samtliga bränslen (även bibränslen) som används för motordrift. Bränslena beskattas efter den skattesats som gäller för motsvarande direkt skattepliktiga bränsle.

Biobränslen och torv för uppvärmningsändamål omfattas inte av vare sig energi- eller koldioxidskatt. Diesel- och eldningsoljor som förbrukas i yrkesmässig sjöfart samt flygbensin och flygfotogen som förbrukas i luftfartyg är befriade från såväl energi- och koldioxidskatt som svavelskatt. Skattefrihet gäller också för annat bränsle än bensin som används i tåg och andra spårbundna transportmedel (i praktiken dieseldrivna tåg).

*Koldioxidskatten* beräknas utifrån kolinnehållet i bränslet. Skattesatsen är oberoende av om bränslet används för motordrift eller för uppvärmning.

*Energiskatten* på bränslen tas ut med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. Skattesatserna är inte proportionella mot energivärdet. Till skillnad från koldioxidskatten varierar energiskatten beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller för uppvärmning.

Någon *svavelskatt* tas inte ut på drivmedel.

Bränslen som används för fordonsdrift beskattas med en förhöjd energiskatt. För gasol och naturgas gäller dock en och samma energiskattesats, oberoende av användningsområde. Energiskatten på bensin samt på oljeprodukter som används i motordrivna fordon är differentierad utifrån miljöklasser.

På bränslen som förbrukas vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk eller för växthusuppvärmning vid yrkesmässig växthusodling tas ingen energiskatt ut men väl en reducerad koldioxidskatt.

Skattepliktens omfattning, skattebelopp m.m. anges i en tabell som finns i 2 kap. 1 § LSE. Där anges närmare med vilka belopp energiskatt och koldioxidskatt skall tas ut. Vad gäller skattebelopp anges olika nivåer på energiskatten medan koldioxidskatten är konstant.

De olika sammanlagda skattesatser som gäller för *bensin* är enligt

1. a) miljöklass 1, 4,62 kr/liter,
  1. b) miljöklass 2, 4,65 kr/liter,
- samt
2. annan bensin än som uppfyller kraven för miljöklass 1 eller 2, 5,30 kr/liter.

De olika sammanlagda skattesatser som i dag gäller för *dieselolja* är enligt

3. a) lågbeskattad olja (märkt), "*uppvärmningsnivån*", 2 505 kr/m<sup>3</sup>, och enligt

3. b) högbeskattad olja (omärkt), "*fordonsnivån*", miljöklass 1, 3 121 kr/m<sup>3</sup>. Skattesatsen för de sämre miljöklasserna 2 och 3 är högre, för miljöklass 3 en sammanlagd skattesats om 3 662 kr/m<sup>3</sup>. Här föreligger en skillnad gentemot den märkta dieseloljan, som även den är indelad i miljöklasser, men där skattesatsen inte är differentierad utifrån denna klassning.

Skattesatser för övriga bränslen anges i punkterna 4–8 av 2 kap. 1 § LSE.

För dieselolja som används för uppvärmning och för stationära motorer och processer m.m. i industriell verksamhet och inom jordbruk, skogsbruk m.m. gäller för den som är godkänd som skattebefriad förbrukare en rätt till skatteavdrag av delar av inbetalad skatt. Om någon som inte är skattskyldig eller skattebefriad förbrukare har förbrukat bränsle på ett sådant sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. LSE medges efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet (9 kap. 2 § LSE). Den

slutliga skattenivån, dvs. den s.k. *industrinivån*, är här 539 kr/m<sup>3</sup>, se vidare nedan.

För indelningen av oljeprodukter i miljöklasser innehåller lagen en hänvisning till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bilaga 2 till den lagen innehåller miljöklasser för bensin och bilaga 3 miljöklasser för dieselolja (2 kap. 5 § LSE).

Eftersom vissa oljeprodukter för fordonsdrift är i stort sett tekniskt likvärdiga, exempelvis lätt eldningsolja (Eo 1) och dieselolja (annan olja är inte lämplig för fordonsdrift), har det varit nödvändigt att särskilja dem med avseende på hur produkten skall användas. För att förhindra att skatt hålls undan genom otillåten användning av den lågbeskattade eldningsoljan infördes för ett antal år sedan ett särskilt märkningssystem. Genom detta märks oljan med dels ett kemiskt ämne, dels ett blått färgämne som ger den en klar grön färg, s.k. märkt olja. Märkning får i Sverige i vissa fall göras endast på en av Tullverket godkänd depå och i andra fall på ett skatteupplag som är godkänt av beskattningsmyndigheten.

Bestämmelserna om märkning finns förutom i 2 kap. 8 § LSE även i 4 § förordningen (1994:1784) om skatt på energi. De står i överensstämmelse med de EG-rättsliga regler som gäller enligt det s.k. märkningsdirektivet 95/60/EG (jfr ovan).

Tidigare gällde vissa differentieringar i skatteuttaget på bränsle för olika fordon. Dessa togs dock bort i och med att energiskatten på dieselolja som förbrukades i jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon den 1 juli 1995 höjdes för att finansiera Sveriges medlemskap i EU (prop. 1994/95:203, bet. 1994/95:SkU28, rskr. 1994/95:321, SFS 1995:912).

För dieseldrivna motordrivna fordon, även för sådana fordon som används utanför vägnätet, skall numera den högbeskattade omärkta oljan användas. Detta uttrycks i 2 kap. 9 § LSE på det sättet, att en bränsletank som förser en motor på ett motordrivet fordon med bränsle inte får innehålla en oljeprodukt som enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 8 § första stycket är försedd med märkämnena, dvs. s.k. märkt olja. Detta gäller även en oljeprodukt, från vilken märkämnena som avses i 8 § första stycket har avlägsnats.

Enda undantaget från användningskravet gäller för drift av gruvtruckar, i vilka omärkt olja med avdrag ned till industriskattsats får användas, dvs. ingen energiskatt och 30 procent koldioxidskatt fr.o.m. den 1 januari 2002.



Utredningen har i promemorian 2002-01-22 Beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner (dnr Fi2002/674) behandlat frågan om sådana maskiner (fordon) skall få köras på annan olja än högbeskattad omärkt sådan. Promemorian bereds inom Regeringskansliet (Finansdepartementet).

Det finns i LSE en möjlighet för regeringen att i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energi- och koldioxid-skatterna på bränslen som används i försöksverksamhet inom ramen för pilotprojekt som syftar till att utveckla mer miljövänliga bränslen. Bestämmelsen, som tagits in i 2 kap. 12 § LSE, grundar sig på artikel 8.2 d i mineraloljedirektivet 92/81/EEG (jfr ovan). Regeringen har med tillämpning av denna pilotprojektsbestämmelse medgett skattelättnader för vissa alternativa fordonsbränslen, främst etanol och rapsmetylester (RME). Pilotprojektsdispens har även medgetts för naturgas som används som motorbränsle.

Svavelskatt betalas för svavelinnehållet i fasta, gasformiga eller flytande bränslen enligt bestämmelserna i 3 kap. LSE. Vissa bränslen, som anges särskilt, är befriade från svavelskatt. Sådan skatt skall inte heller betalas för flytande eller gasformiga bränslen, om svavelinnehållet är högst 0,1 viktprocent.

Vem som är skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt för bränslen anges i 4 kap. LSE. Skattskyldig är i princip den som i Sverige yrkesmässigt tillverkar, bearbetar eller säljer och levererar bränsle (4 kap. 1 och 2 §§). Det är alltså inte den enskilde konsumenten som är skattskyldig.

En rad förändringar har, med giltighet fr.o.m. den 1 oktober 2001 (prop. 2000/01:118, bet. 2000/01:SkU26, rskr. 2000/01:240, SFS 2001:518), genomförts i lagen om skatt på energi. Det tidigare systemet för skattefria inköp av bränsle har ersatts med ett system där sådana inköp förutsätter att köparen är godkänd som skattebefriad förbrukare. Endast den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt är lämplig skall kunna godkännas. Ett godkännande som skattebefriad förbrukare får förenas med villkor och kan återkallas. Upplagshavares och andra skattskyldigas rätt till avdrag i systemet förutsätter att varorna tas emot av en skattebefriad förbrukare.

Själva rätten till befrielse respektive nedsättning av bränsleskatt har dock inte ändrats, liksom inte heller bestämmelserna om vem som har rätt till sådan. Den nya ordningen syftar till att renodla systemet. I ett nytt kapitel 6 a anges vilka områden som är

skattebefriade och tas också upp avvikelser från annars gällande skattesatser.

Skattelättnader ges liksom tidigare för tillverkningsindustrin samt yrkesmässig jordbruksverksamhet inklusive växthusnäringen, skogsbruksverksamhet och vattenbruksverksamhet. Förbrukningen av bränsle skall avse annat ändamål än drift av motordrivna fordon.

Reglerna i 8 kap. LSE om skattebefriad förbrukare föreskriver dels för vilka ändamål inköp kan komma i fråga, dels vilka slag av bränsle som får köpas, t.ex. märkt olja i vissa fall. Dessutom finns en uppdelning beroende på vilken skatt som befrielsen gäller. Den som har godkänts som skattebefriad förbrukare har rätt att från en skattskyldig köpa bränsle i de fall där bränslet enligt 6 a kap. är befriat från skatt (8 kap. 1 § tredje stycket LSE).

I 9 kap. LSE finns bestämmelser om återbetalning av skatt. Om någon som inte är skattskyldig eller skattebefriad förbrukare har förbrukat bränsle på ett sådant sätt som ger rätt till skattebefrielse enligt 6 a kap. medger beskattningsmyndigheten (Riksskatteverket) efter ansökan återbetalning av skatten på bränslet (9 kap. 2 § LSE). Denna bestämmelse tillämpas vid beskattning av dieselolja som används för uppvärmning, för stationära motorer, processer m.m. i industriell verksamhet och inom jordbruk, skogsbruk m.m. enligt den s.k. industrinivån, som nämnts ovan.

I 10 kap. LSE finns bestämmelser om sanktioner vid otillåten användning av märkta oljeprodukter. Beskattningsmyndigheten kan ta ut skatt som inte betalats av den som är ansvarig för att märkämnerna avlägsnats i sådan olja som påträffas i annat utrymme än bränsletank som förser motor på motordrivet fordon med bränsle, om det är uppenbart att oljeprodukterna avsetts för tillförsel till sådan bränsletank i strid mot 2 kap. 9 § LSE. En särskild avgift skall betalas, om märkt dieselolja används i ett motordrivet fordon i strid mot 2 kap. 9 eller 9 a §. Avgiften tas ut för varje tillfälle som ett förbjudet bränsle påträffas i en bränsletank. Den uppgår för en personbil till 10 000 kr, medan den för lastbilar, bussar, traktorer och tunga terrängvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret beräknas efter skattevikt och kan uppgå till mellan 10 000 och 50 000 kr. För fordon som inte är registrerade är avgiften 20 000 kr (10 kap. 4 och 5 §§).

I 10 kap. LSE finns även bestämmelser om tillsyn och kontroll. Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 10 kap. utövas när det gäller motordrivna fordon av polismyndigheterna. Vid denna kontroll har dessa myndigheter rätt att få tillträde till lästa

utrymmen i fordonen. De har även rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen (10 kap. 9 och 10 §§).

Bestämmelser om det administrativa förfarandet vid uttag av skatter på bränslen och el finns i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter (LPP) och i förordningen (1984:247) om punktskatter och prisregleringsavgifter. Dessa författningar innehåller regler för samtliga svenska punktskatter.

## 4 EG-bestämmelser om miljö m.m.

### 4.1 Inledning

På vägtrafikområdet hänger den ovan beskrivna EG-regleringen av skatteuttaget intimt samman med regleringen till skydd för miljön. De för miljöområdet viktigaste bestämmelserna som också rör vägtrafikområdet behandlas översiktligt nedan.

### 4.2 Bestämmelser om avgaskrav m.m.

#### Översikt

Regleringen av avgaskrav för fordon utgör en del av lagstiftningen på fordonsområdet i övrigt. Grundläggande föreskrifter ställs upp i två ramdirektiv, under vilka det finns en rad särdirektiv som behandlar harmoniserade tekniska krav för enskilda delar av eller egenskaper hos bilar. Direktivens bestämmelser om avgaskraven är mycket detaljerade och omfattande. I själva direktiven anges de grundläggande bestämmelserna, medan olika bilagor innehåller bestämmelser om gränsvärden, provförfarande och typgodkännandemyndighetens kontroller m.m.

Det första ramdirektivet är *rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.*

De grundläggande särdirektiven till direktivet 70/156/EEG som rör avgaser är följande.

– Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon. Direktivet innehåller grundläggande avgaskrav för *lätta bilar*, dvs. bilar med en totalvikt under 3 500 kg. Direktivet har senare ändrats genom

direktiven 91/441/EEG, 93/59/EEG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG och 2001/100/EG, främst på så sätt att avgaskraven successivt skärpts.

– 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. Direktivet innehåller grundläggande avgaskrav för *tunga bilar*. De nu gällande kraven finns i direktivet 1999/96/EG (se vidare nedan).

– Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon.

Det andra ramdirektivet är *rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon*, som avser mopeder och motorcyklar. Under detta direktiv finns ett antal särdirektiv, som behandlar bland annat avgasfrågor. Här kan nämnas direktivet 97/24/EG.

Ramdirektivet för traktorer är 74/150/EEG. Nu gällande avgaskrav för traktorer anges i direktivet 2000/25/EG. Utsläpp från mobila maskiner (avgaskrav) regleras i direktivet 97/68/EG.

### **Ramdirektivet 70/156/EEG**

Direktivet 70/156/EEG bygger på att det skall finnas en typgodkännandemyndighet i varje medlemsland som ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande av en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet och som har behörighet att utfärda och återkalla intyg om typgodkännande och att sköta kontakterna med de ansvariga myndigheterna i övriga medlemsländer. Myndigheten skall även ansvara för kontrollerna av tillverkarens åtgärder för att säkerställa produktionsöverensstämmelse. Ett typgodkännande som meddelas av en godkännandemyndighet i ett medlemsland är giltigt inom hela EU.

Direktivet innehåller också regler om kontroll av att serieproduktionen överensstämmer med den godkända typen (s.k. COP-kontroll eller nybilskontroll).

Ramdirektivet 70/156/EEG har ändrats vid flera tillfällen. De mest omfattande ändringarna har skett genom direktivet 92/53/EG av den 18 juni 1992.

## Allmänt om särdirektiven under direktivet 70/156/EEG

Avgaskraven för lätta och tunga bilar regleras, såsom framgått ovan, närmare i tre olika särdirektiv; ett för personbilar och lätta lastbilar (70/220/EEG), ett för utsläpp från dieselmotorer i tunga bilar (88/77/EEG) och ett för dieselryk från bilar med dieselmotorer (72/306/EEG).

Dessa direktiv ändras kontinuerligt i takt med att kraven skärps. Från början innebar direktiven inte någon total harmonisering. Från och med ikraftträdandet av rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon har dock direktiven på avgasområdet fullständigt harmoniserats, vilket medför att det inte längre finns något utrymme för nationella krav på området. Endast bensindrivna tunga bilar och bilar som drivs enbart med elektricitet faller utanför tillämpningsområdet för avgasdirektiven, varför det fortfarande är möjligt att införa nationella krav för dessa fordonskategorier.

Skärpningar av de gränsvärden för avgasutsläpp som fastställs i bilavgasdirektiven brukar ske i två steg. Från och med en första tidpunkt får medlemsländerna inte längre utfärda typgodkännanden vad gäller 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.

## Auto/Oil-programmet och direktivet 98/69/EG

I Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG initierades det s.k. *Auto/Oil-programmet*. Auto/Oil-programmet, som beslutades inom EU år 1998, är ett europeiskt program för luftkvalitet, utsläpp från vägtrafik, bränslen och motortrafik. Programmet innebär omfattande ändringar av de gemensamma reglerna på miljöområdet. Auto/Oil-arbetet har hittills lett till

direktiv om skärpta avgaskrav för lätta bilar (98/69/EG) och för tunga bilar (1999/96/EG) samt ett direktiv om bränslekvaliteten (98/70/EG). Utöver skärpningar i utsläppskraven medför programmet flera principiella nyheter. Till de viktigaste hör ett tillverkaransvar efter svensk modell och att särskilda krav skall gälla vid kallstarter.

Från och med den 1 januari 2000 gäller det nämnda *Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG*. Direktivet innebär att EU:s obligatoriska avgaskrav för lätta fordon skärps enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007. De bindande gränsvärdena fastläggs i två nivåer. De införs för nya typgodkännanden med början år 2000 och år 2005. Kravnivåerna kallas inom bilbranschen EURO III och EURO IV. Vid en första tidpunkt gäller de skärpta avgaskraven för nya modeller som typgodkänns. Vid en andra tidpunkt gäller de nya kraven för samtliga bilar vid registrering, försäljning eller ibruktagande. Gränsvärdena för utsläpp av kolmonoxid, kolväten, kväveoxider, kombinationer av dessa och partiklar skärps.

### **Avgaskrav för tunga bilar – direktivet 88/77/EEG**

Avgaskraven i fråga om utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer i tunga bilar finns i direktivet *88/77/EEG*. Kraven skärps i etapper. Avgaskraven för tunga bilar är inte så utformade att det krävs att fordonet är utrustat med en katalysator för att kunna uppnå kraven. Det finns inte heller några gemensamma bestämmelser om tillverkarens ansvar för avgasreningens hållbarhet. I bilagan till nämnda direktiv anges dock att de komponenter som kan påverka utsläppen av gasformiga föroreningar måste vara så utformade, konstruerade och monterade att motorn vid normal användning uppfyller kraven i direktivet, trots de vibrationer den kan utsättas för.

## Auto/Oil-programmet och direktivet 1999/96/EG

Som en del i Auto/Oil-programmet har inom EU, för tiden efter år 2000, även beslutats om nya krav för motorer i tunga fordon. 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 gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EG*. Enligt direktivet skärps kraven för nya dieselmotorer till tunga fordon 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 efterrenningsutrustning behövs. I samtliga fall börjar de skärpta kraven tillämpas ett år tidigare vid nya typgodkännanden.

I direktivet införs en frivillig kravnivå med särskilt låga utsläpp, EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle), som främst är avsedd att anpassas till fordon som drivs med alternativa bränslen.

I direktivets bilaga 1 anges bland annat gränsvärden för utsläpp, till vilka de svenska bestämmelserna för miljöklassindelning av tunga lastbilar och tunga bussar, som är försedda med dieselmotor hänvisar (bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, se vidare nedan).

Genom direktivet 1999/96/EG har införts en möjlighet för medlemsstaterna att besluta om skattelättnader enbart för motorfordon som uppfyller de i direktivet skärpta avgaskraven. En förutsättning är att särskilda villkor uppfylls. Sådana skattelättnader skall 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 (artikel 3).

Skattelättnader som ges enligt andra förutsättningar eller på annat sätt än vad som följer av direktivets bestämmelser kan anses utgöra statsstöd och kan då antas strida mot EG-fördragets bestämmelser för konkurrenspolitiken, se vidare avsnitt 9.

#### 4.3 Bestämmelser om bränslekvalitet

Att höja kvaliteten på motorbränslet är en viktig faktor för att minska emissionerna från motorfordon. EU:s bränslekrav för bensin och dieselbrännolja gäller i dag för vägfordon respektive för fordon för andra ändamål och anges i *rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen* och i *Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG*. Direktivet 98/70/EG, som utgör en del av Auto/Oil-programmet (se ovan), innehåller grundkrav för bensin och dieselbrännolja som används i motorfordon. Kraven anges i bilagorna I och II till direktivet. Sådana bränslen som inte uppfyller dessa krav får inte saluföras.

Inte minst svavelinnehållet utgör en viktig parameter. Exempelvis dieselbrännolja får innehålla högst 350 viktmiljondelar (ppm) svavel, medan eldningsolja får innehålla 2 000 ppm svavel.

Från och med år 2005 införs en ytterligare skärpning av kvalitetskraven, i enlighet med bilagorna III och IV.

Direktivet tillåter dock medlemsstaterna att redan från och med år 2000 tillåta försäljning av bensin och dieselolja som uppfyller de strängare miljökraven.

De obligatoriska kraven i bilagorna III och IV kommer att kompletteras med andra miljöspecifikationer som utarbetas av kommissionen.

Revision pågår av de EG-bestämmelser som rör bränslekraven (direktiv 98/70/EG). Rådets nyligen fattade gemensamma position beträffande skärpta kvalitetskrav för bensin och dieselolja kom att koncentreras till att handla om svavelhalten i framtida bränslen samt tidtabeller för införande av bränslen med lägre svavelhalt. Beslutet innehåller i huvudsak följande.

1. Den högsta tillåtna svavelhalten i bensin eller dieselolja som skall användas i bilar sänks till 50 ppm den 1 januari 2005 och till 10

ppm den 1 januari 2009. Bensin får i dag innehålla högst 150 ppm svavel och dieselolja får innehålla 350 ppm.

2. Svavelfritt bränsle (med högst 10 ppm svavel) för vägfordon skall vara tillgängligt "på en balanserad geografisk bas" i samtliga medlemsstater från och med den 1 januari 2005. – Vad kravet på tillgänglighet innebär har inte klargjorts.

3. Direktivets omfattning utvidgas till att gälla även dieselolja som används i arbetsmaskiner. För sådana fordon kommer att gälla speciella kvalitetskrav. Medlemsländerna kan välja mellan tre olika nivåer på svavelhalten.

– Nivå 1 får vara högst 2 000 ppm till och med den 31 december 2007. Därefter sänks den högsta tillåtna svavelhalten till 1 000 ppm.

– Enligt nivå 2 får den högsta tillåtna svavelhalten vara 500 ppm.

– Enligt nivå 3 skall för arbetsmaskiner användas samma dieselolja som för bilar.

4. Medlemsländerna skall införa ett gemensamt system för övervakning av bränslekvaliteter. Om länderna kan påvisa att de befintliga nationella systemen ger samma nivå av tillförlitlighet kan dessa behållas.

5. Senast den 31 december 2005 skall EG-kommissionen lägga fram ett förslag om skärpta kvalitetskrav för andra parametrar.

6. Medlemsländerna får rätt att lokalt begränsa tillsatsen av MTBE (metyltertiär butyleter).

Om den nu beskrivna gemensamma positionen antas kan det för svensk del väntas få bland annat följande konsekvenser. *För det första* måste specifikationerna för miljöklass 2 bensin och för dieselolja anpassas till de nya minimikrav som gäller enligt direktivet. En viss anpassning av specifikationen för miljöklass 1 bensin får också ske. *För det andra* måste eventuellt särskilda bestämmelser om dieselolja som används i arbetsmaskiner tas in. Hur lösningen kommer att se ut är ännu oklart, men det kan vara motiverat med en egen miljöklass. *För det tredje* får behovet av utökade kvalitetskontroller ses över.

Beträffande beskattning av dieselolja som används i arbetsmaskiner se promemoria 02-01-22 (dnr Fi2002/674) som lämnats av denna utredning.

## 4.4 Bestämmelser om statligt stöd

### EG-fördragets regler om statligt stöd

Ekonomiska bidrag eller skattelättnader som ges exempelvis till motorfordons avgasutrustning kan i vissa fall anses oförenliga med den gemensamma marknaden och därmed anses utgöra s.k. *statsstöd*. EG-fördragets regler om statligt stöd finns i avsnittet om konkurrenspolitik, artiklarna 87–89 (numrering enligt lydelsen av Amsterdamfördraget). Stödreglerna gäller endast om inte något annat föreskrivs om stöd på annat håll i fördraget och innebär därmed inte något totalt förbud mot statligt stöd.

För bland annat stöd till transportsektorn finns i artiklarna 70–80 i fördraget särskilda bestämmelser. Inom ramen för en gemensam transportpolitik kan stöd vara förenligt med fördraget, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt (artikel 73). Dessa bestämmelser berörs inte vidare här.

Vad statsstöd egentligen är finns inte närmare definierat i fördraget. I artikel 87.1 sägs dock att ekonomiskt stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Formuleringen är medvetet bred och täcker in en mängd olika åtgärder. Som statligt stöd betraktas varje åtgärd som innebär att ett enskilt företag, en enskild sektor, en enskild region eller en viss produktion gynnas, dvs. det s.k. *selektivitetskriteriet*.

Av fast praxis framgår att begreppet stöd omfattar de fördelar som beviljas av offentliga myndigheter och som på olika sätt minskar kostnader som normalt belastar ett företag. I vilken form stödet ges saknar dock betydelse vid bedömningen av om det är fråga om statsstöd. Undantag från skatt eller en lägre skattenivå för vissa företag eller viss produktion, som medför minskade skatteintäkter för staten, kan därmed anses utgöra statsstöd.

För att stödet skall anses som otillåtet måste det slutligen vara fråga om åtgärd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen i en sådan utsträckning att det påverkar handeln mellan medlemsstater. Det är därvid inte åtgärdens syfte som är av betydelse utan dess effekt.

I EG-fördraget anges vissa undantag från förbudet mot statligt stöd. Det är dels fråga om s.k. automatiska undantag (artikel 87.2) som utan prövning anses förenliga med den gemensamma marknaden, dels vissa undantag som förutsätter kommissionens prövning (artikel 87.3).

Med stöd av artikel 87.3 har kommissionen beslutat ett antal olika riktlinjer och meddelanden om vilka stödåtgärder inom olika områden som kan accepteras. Dessa avser bland annat stöd till små och medelstora företag samt stöd för *miljöskyddande åtgärder*, se vidare nedan.

Det är EG-kommissionen som har det yttersta ansvaret för tillämpningen av statsstödsreglerna. Medlemsstaterna är skyldiga att till kommissionen anmäla planerade förändringar i lagstiftningen som kan betraktas som statsstöd (artikel 88.3). Kommissionen måste godkänna åtgärden innan medlemsstaten kan verkställa den. Om en medlemsstat inte anmäler en åtgärd eller anmäler den men underlåter att avvakta kommissionens beslut betraktas åtgärden som olagligt stöd. För att ett stöd skall kunna godkännas måste det finnas en formell grund, dvs. stödet måste falla inom någon av de av kommissionen beslutade riktlinjerna.

### **Gemenskapens miljöriktlinjer (2001/C 37/03)**

Enligt EG-rätten presumeras ett ekonomiskt bidrag, som staten ger, utgöra statsstöd. Stödet kan dock vara tillåtet, om det är förenligt med kommissionens riktlinjer eller meddelanden. Gemenskapens miljöriktlinjer (2001/C 37/03) gäller sedan februari 2001 och ersätter tidigare gällande riktlinjer (1994/C 72/10). De skall upphöra att tillämpas den 31 december 2007.

Riktlinjerna syftar till att säkerställa miljöskydd inom alla sektorer som berörs av EG-fördraget, inbegripet sektorer som omfattas av specifika gemenskapsbestämmelser när det gäller statligt stöd. Riktlinjerna för statligt stöd till skydd för miljön avser att utgöra underlag för bedömningen i vilken utsträckning ett miljöstöd inverkar negativt på handel och konkurrens eller hindrar arbetet för en hållbar utveckling.

I riktlinjerna anges allmänna villkor för beviljande av stöd till miljöskydd i tre former, nämligen investeringsstöd, stöd till konsultverksamhet på miljöområdet som riktar sig till små och medelstora företag samt driftsstöd.

Enligt riktlinjerna (E.1.2 punkt 29) kan *investeringsstöd* godtas under vissa förutsättningar. Sådant stöd som möjliggör för företag att gå längre än vad som föreskrivs i tillämpliga EG-normer kan exempelvis godkännas upp till en maximal nivå på 30 procent brutto av de stödberättigade investeringskostnaderna enligt definitionen i punkt 37. Dessa villkor gäller också då företag gör investeringar på områden där det inte finns några obligatoriska EG-normer samt då företagen måste göra investeringar för att anpassa sig till nationella normer som är strängare än EG-normerna.

De stödberättigade kostnaderna måste strikt begränsas till de ytterligare investeringskostnader som krävs för att nå miljöskyddsmålen (E.1.7 punkt 37).

När avgifter som drabbar vissa verksamheter införs av miljöskäl kan medlemsstaterna anse det nödvändigt med tillfälliga undantag för en del företag, särskilt då en harmonisering saknas på europeisk nivå eller när vissa företag tillfälligt riskerar att förlora sin internationella konkurrenskraft. Sådana undantag är generellt sett *driftsstöd* enligt artikel 87 i EG-fördraget. Detta gäller för alla typer av driftsstöd i form av avgiftssänkningar eller avgiftsbefrielse (E.3.2 punkt 47).

För att utgöra en tillåten form av driftsstöd skall i princip de aktuella skattebestämmelserna i väsentlig grad bidra till skyddet av miljön och undantagen eller avgiftsbefrielsen får inte genom sin beskaffenhet motverka de eftersträlvade övergripande målen (E.3.2 punkt 50).

## 5 Svenska bestämmelser om miljö

### 5.1 Inledning

De svenska miljöbestämmelserna har anpassats till de krav som efter hand förts in i miljöregleringen inom EU. Huvuddragen i de svenska miljöbestämmelserna redovisas i det följande.

### 5.2 De svenska miljö kvalitetsmålen

Riksdagen antog i april 1999 på grundval av propositionen Svenska miljömål – Miljöpolitik för ett hållbart Sverige en miljömålsstruktur med femton nationella miljö kvalitetsmål (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99MJU:6, rskr. 1998/99:183). Dessa är:

1. Begränsad klimatpåverkan,
2. Frisk luft,
3. Bara naturlig försurning,
4. Giftfri miljö,
5. Skyddande ozonskikt,
6. Säker strålmiljö,
7. Ingen övergödning,
8. Levande sjöar och vattendrag,
9. Grundvatten av god kvalitet,
10. Hav i balans, levande kust och skärgård,
11. Myllrande våtmarker,
12. Levande skogar,
13. Ett rikt odlingslandskap,
14. Storslagen fjällmiljö, samt
15. God bebyggd miljö.

I propositionen Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier (2000/01:130) redovisas 14 av dessa miljö kvalitetsmål och hur de

skall uppnås inom en generation samt konkreta åtgärder och strategier för att klara delmålen till år 2010. Riksdagen har antagit propositionen (bet. 2000/01:MJU3, rskr. 2000/01:36).

Miljö kvalitetsmålet "begränsad klimatpåverkan" behandlas i en särskild proposition, Sveriges klimatstrategi, prop. 2001/02:55. Riksdagens behandling redovisas i betänkandet 2001/02:MJU10, rskr. 2001/02:163.

Innebörden av respektive miljö kvalitetsmål i ett generationsperspektiv återges i ett antal punkter som närmare anger vilken miljö kvalitet som skall ha nåtts inom en generation. Till varje miljö kvalitetsmål föreslås mellan tre och åtta delmål. Förhållandet mellan miljö kvalitetsmålen och delmålen kan beskrivas så att miljö kvalitetsmålen definierar det tillstånd för den svenska miljön som miljö arbetet skall sikta mot, medan delmålen anger inriktning och tidsperspektiv i det fortsatta konkreta miljö arbetet. Delmålen avser i de flesta fall läget år 2010. I några fall har en annan tidpunkt valts. Delmålen kan i sin tur vara av olika karaktär. De kan avse en viss miljö kvalitet som skall vara uppnådd eller vissa förändringar, beträffande t.ex. utsläpp, som skall vara genomförda i enlighet med delmålet.

För miljö kvalitetsmålet "frisk luft" gäller exempelvis att svavelutsläppen skall minska med ytterligare minst 7 000 ton om året. Dessutom skall utsläppen av kväveoxider och flyktiga organiska ämnen minska med 44 procent fram till år 2010 jämfört med i dag.

### 5.3 Lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen

#### Allmänt

Det tidigare gällande svenska regelsystemet om bilavgaser har funnits i bilavgaslagen (1986:1386) och bilavgasförordningen (1991:1481) samt i Naturvårdsverkets föreskrifter. När regleringen kom till infördes ett nytt system för bilavgaskraven. 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.

Inom EU tillämpas harmoniserade regler om kravnivåer och tidpunkter för införandet av nya avgaskrav, vilket medför att samma krav skall gälla i alla medlemsstater.

År 1998 beslutades inom unionen de bilavgaskrav som gäller från och med år 2000. Uppgårelsen är en del i det s.k. Auto/Oil-programmet (se avsnitt 4 ovan) och innebär omfattande förändringar av de gemensamma reglerna. Bland annat införs skärpningar i utsläppskraven och ett tillverkaransvar efter svensk modell. Särskilda krav skall också gälla vid kallstarter.

EU:s nya avgaskrav har medfört att de svenska bestämmelserna har setts över och en ny författningsreglering trätt i kraft.

## Den nya lagen

Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen trädde i kraft den 1 januari 2002 och ersatte då bilavgaslagen. Förarbeten: prop. 2001/02:31 och bet. 2001/02:MJU6 (rskr. 2001/02:82). Även bestämmelserna i 14 kap. 22 § miljöbalken med bilagorna 1 och 2 om motorbränslen har förts över till lagen. I bilaga 1 till lagen anges miljöklasser för bilar, i bilaga 2 miljöklasser för bensin och i bilaga 3 miljöklasser för diesellojla.

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.

Lagens bestämmelser knyter an till de s.k. ramdirektiven på området, dvs. rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, samt till de särdirektiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramdirektiven (jfr avsnitt 4).

Inledningsvis definieras vissa centrala begrepp som används genomgående. En tung buss är en buss med en totalvikt över 3 500 kilogram. *Typgodkännande* är 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. Med *utsläppsbegränsande anordningar* avses de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar. I övrigt hänvisas för betydelsen av de beteckningar som används till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Avgasreningskraven anges i 3 §. Ett motorfordon skall anses stämma överens med de avgasreningskrav som anges i lagen, om fordonet har godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av intyg av fordonstillverkaren att fordonet stämmer överens med den godkända typen. Även i de fall fordon har godkänts enligt något särdirektiv skall de anses stämma överens med nämnda krav.

För miljöklassindelningen av bilar hänvisas i 4 § till bilaga 1 till lagen, se vidare nedan.

Det är tillverkaren av motorfordon eller motorer till fordon som ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav. Fordonsägaren är dock skyldig att underhålla och sköta fordonet på ett sådant sätt att gällande gränsvärden för utsläpp inte överskrids (5 och 6 §§).

I lagen finns 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, om vissa krav enligt särdirektiv, enligt lagen eller enligt särskilda föreskrifter är uppfyllda. Ett typgodkännande som har meddelats i en annan medlemsstat i EU på motsvarande underlag gäller utan särskild prövning i Sverige (7 §). Typgodkännandemyndigheten, dvs. för Sveriges del Naturvårdsverket, får utfärda typgodkännande i fråga om avgasrening (8 § första stycket).

Den myndighet som regeringen bestämmer skall dela in bilar i miljöklasser (8 § andra stycket). Miljöklassningen har tidigare hanterats av Bilprovningen, men har genom den nya lagstiftningen förts över på den myndighet som ansvarar för fordonsregistreringen, dvs. Vägverket (6 § andra stycket förordningen om motorfordons avgasrening).

Om utsläppsbegränsande anordningar som omfattas av ett typgodkännande inte uppfyller de krav som gäller för fordons- eller motortypen, kan tillverkaren föreläggas att lägga fram en åtgärdsplan för att avhjälpa bristerna. Ett typgodkännande kan vidare återkallas om fordon, motorer, system, komponenter eller separata

tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som godkänts. Det är typgodkännandemyndigheten som beslutar om dessa åtgärder (10 och 11 §§).

Lagen innehåller särskilda bestämmelser för tunga motorfordon. Om en tung lastbil eller en tung buss (med en totalvikt som överstiger 3,5 ton), som är registrerad i Sverige har typgodkänts i ett annat land, är tillverkaren skyldig att medverka till att sådana kontroller genomförs som syftar till att undersöka om fordonet uppfyller de i lagen uppställda kraven. Detsamma gäller om fordonets motor har typgodkänts i ett annat land än Sverige. I fråga om tunga lastbilar och tunga bussar som har tillverkats utomlands svarar importören jämte tillverkaren för de förpliktelser som tillverkaren har enligt lagen (13 och 14 §§).

Lagen innehåller vidare särskilda bestämmelser om avhjälpande av fel på lätta fordons utsläppsbegränsande anordningar under förutsättning att fordonen inte är äldre än fem år eller har körts mer än 80 000 kilometer (15 §).

Tillverkaren svarar enligt huvudregeln gentemot bilägaren för att fel på bilens utsläppsbegränsande anordningar kostnadsfritt avhjälpas, om det inte görs sannolikt att felet beror på bilägaren eller på en olyckshändelse eller liknande förhållande. I fråga om fordon som har tillverkats utomlands har importören motsvarande ansvar (16–19 §§).

I lagen finns också, som nämnts, närmare bestämmelser om bränslen. Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller importerar sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 2 till lagen. För dieselbrännolja gäller motsvarande bestämmelse med hänvisning till bilaga 3 till lagen (23 §).

Lagen förbjuder att saluföra dels sådan bensin som är avsedd för motordrift men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, dels sådan dieselbrännolja som är avsedd att användas i motorfordon, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3 (24 §). Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet döms till böter eller fängelse i högst två år (27 §).

### Närmare om miljöklassning av fordon

Det miljöklasssystem för bilar som hittills gällt infördes i den tidigare bilavgaslagen (1986:1386) i början av 1990-talet (prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344). Reglerna om miljöklassning av fordon är tillämpliga på personbilar samt på tunga dieseldrivna lastbilar och bussar. Bilar som uppfyllt de grundläggande kraven i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen har hänförs till miljöklass 3. Bilar med väsentligt lägre utsläpp har efter ansökan delats in i miljöklasserna 2 eller 1, den senare klassen renast.

Systemet med tre klasser har i den nya lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen ersatts av miljöklasser som successivt avlöser varandra och därvid 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. När avgaskraven skärps finns en ny, bättre miljöklass. Särskilda miljöklasser finns för elbilar, hybridbilar och särskilt miljövänliga tunga fordon. De nya beteckningarna anses underlätta för konsumenterna att förstå vilka fordon som har de lägsta miljöutsläppen.

Den nya lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen innebär även större möjligheter att dela in främst tunga lastbilar och bussar i miljöklasser. Genom indelningen blir det möjligt att efter hand införa skattestimulanser för bilar i de bättre miljöklasserna.

Dagens obligatoriska krav för tunga lastbilar och bussar är nya 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 mellan de två klasserna är att bilarna i miljöklass 2008 måste förses med efterrening av kväveoxider. Den tredje miljöklassen utgörs av *miljöklass EEV* (Enhanced Environmental Friendly Vehicle), som är avsedd för fordon med särskilt låga utsläpp. Kraven är anpassade till alternativbränslefordon.

Vad som nu har sagts innebär att bilar delas in i miljöklasser i enlighet med de kravnivåer för utsläpp som beslutats inom Europeiska gemenskapen för förbränningsmotordrivna bilar.

Ytterligare miljöklasser finns i lagen för

1. bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier (elbilar),

2. bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor (hybridbilar).

En bil hänförs till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller kraven för utsläpp i den angivna miljöklassen. Om en bil inte uppfyller kraven för den miljöklass den indelats i, skall bilen hänföras till den miljöklass vars krav den uppfyller (4 §).

Kravnivåerna som redovisats ovan finns i *bilaga 1* till lagen. Under A anges miljöklasser för personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg med hänvisning till de krav som ställs upp i direktivet 98/69/EG. Under B anges miljöklasser för tunga lastbilar och tunga busar som är försedda med dieselmotor med hänvisning till de krav som ställs upp i direktivet 1999/96/EG. Se avsnitt 4.2.

### **Miljöklassning av drivmedel**

Reglerna om skyldighet att dela in bensin och dieselolja i miljöklasser samt förbud mot försäljning av bränslen som inte motsvarar de EG-rättsliga minimikraven fanns tidigare i miljöbalken. Dessa bestämmelser har förts över till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I bilaga 2 respektive 3 till lagen anges miljöklasserna för bensin och för dieselolja.

Miljöklasssystemet för bränslen är uppbyggt enligt samma princip som tidigare gällde för miljöklasssystemet för fordon, där miljöklass 3 är sämst och miljöklass 1 är bäst från miljösynpunkt. Det har länge saknats en specifikation för miljöklass 1-bensin och miljöklass 2 har därför hittills varit den bästa kvaliteten. Från och med den 1 januari 2000 finns miljöklass 1 och 2 för både bensin och dieselolja.

I ett beslut den 13 juni 2001 (Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2000/01:MJU16, rskr. 2000/01:270) har riksdagen för regeringen som sin mening tillkännagett att regeringen utan dröjsmål skall se över gällande bestämmelser om miljöklassningen av vissa drivmedel. Kriterierna för miljöklassning bör utformas så att de inte missgynnar miljövänliga bränslen. I prop. 2001/02:31

uttalas regeringens avsikt att lämna ett uppdrag till Naturvårdsverket i denna fråga.

Naturvårdsverket har i mars 2002 fått i uppdrag att se om det går att anpassa reglerna så att alternativa bränslen med lika goda egenskaper som de befintliga bränslena i miljöklass 1 inte missgynnas skattemässigt. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 29 april 2003.

#### 5.4 Övrig författningsreglering

Det finns utöver ovan nämnda reglering särskilda bestämmelser för olika bränslen och för avgaskrav för särskilda typer av fordon.

Bestämmelserna i förordningen (1985:838) om motorbränslen gäller bensin, dieselbrännolja och fotogen avsedda för motordrift.

Förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle är tillämplig på alla bränslen som innehåller svavel.

Lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner syftar till att förebygga att mobila maskiner och motorer till dessa skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller för miljön genom utsläpp av avgaser och andra föroreningar samt genom buller.

Förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner innehåller avgaskrav för motorer som installeras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg samt för motorer avsedda för traktorer.

## 6 EU:s och Sveriges transportpolitik m.m.

### 6.1 Inledning

I utredningsuppdraget ligger att se över vägtrafikbeskattningens utformning med beaktande av en rad olika aspekter. Hänsyn skall tas till skatternas påverkan på transportsystemets effektivitet och transportsektorns kostnadsansvar. I följande avsnitt tecknas en kort bakgrund till den transportpolitik, som såväl inom Europeiska unionen som nationellt driver på utvecklingen när det gäller ansvar och fördelning av de kostnader som vägtrafiken ger upphov till.

Vidare redovisas här bestämmelser om fordons vikter och dimensioner.

### 6.2 EG-kommissionens vitbok Rättvisa trafikavgifter

EG-kommissionens vitböcker är dokument som på ett övergripande plan innehåller strategier och förslag till gemenskapsåtgärder inom ett speciellt område. I EG-kommissionens vitbok Rättvisa trafikavgifter: En modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU (KOM(1998) 466) föreslås en modell i tre steg för att införa rättvisa och effektiva transportavgifter. Förslaget skulle, enligt denna vitbok, säkerställa att man inför en effektiv och kostnadsrelaterad avgiftsmodell för användning av infrastrukturen i alla medlemsstater och för alla transportslag. Det skulle alltså utvecklas en detaljerad och praktisk vägledning om bästa metod att ta ut avgifter för användning av infrastruktur baserade på externa kostnader såsom infrastrukturslitage, trängsel, miljö och olycksrisker.

Genom att säkerställa att avgifterna baseras på specifika och överenskomna kostnader förväntar sig kommissionen att man skall kunna skapa en allmän förståelse för behovet att koppla avgifter till

användning. Därmed skulle den europeiska transportsektorns effektivitet förbättras.

Arbetet skall ske i tre steg. Första steget är att definiera och fastställa en detaljerad modell för avgifterna. Andra steget är att konsolidera enhetliga avgiftsgrunder för vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar. Tredje steget innebär att fullborda övergången, då alla transportslag omfattas av samma avgiftsprinciper.

För vägtrafiken innebär detta i klartext följande.

*Första steget:* Att främja vägavgifter. Specifikt att medge differentierade avgifter för kommersiella transporter (t.ex. fordonstyp, relaterade till marginalkostnader), men begränsade till de genomsnittliga infrastrukturkostnaderna.

*Andra steget:* Att främja harmoniserade elektroniska avgiftssystem (t.ex. system för elektronisk flödesberäkning). Högsta avgifter höjs till genomsnittliga infrastrukturkostnader samt externa kostnader (struktur grundad på marginella infrastrukturkostnader och externa kostnader).

*Tredje steget:* Obligatoriska avgifter relaterade till marginella kostnader för kommersiella transportörer.

Även för beskattningen av energi anges en önskad utveckling i tre steg.

*Första steget:* Skatterna får inte snedvräda transportbeslut eller hindra utvecklingen av effektiva transportavgifter. Antagande av förslag om beskattning av energiprodukter. Samrådsdokument, möjligen följt av ett förslag till direktiv om mervärdesskatt inom transportsektorn.

*Andra och tredje stegen:* Ytterligare harmonisering.

### 6.3 EG-kommissionens vitbok Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden

I EG-kommissionens nya vitbok om den europeiska transportpolitiken för samtliga transportslag fram till år 2010 som beslutats under hösten 2001, (KOM(2001) 370), utvärderas den gemensamma transportpolitiken. Under rubriken "De viktigaste åtgärderna i vitboken" anges för vägtransportsektorns del att kommissionen kommer att föreslå en förordning om harmonisering av vissa avtalsbestämmelser till skydd för transportörerna. Vidare aviseras att en effektiv avgiftspolitik på området för

transporter kommer att utformas som innebär att varje sektor bör betala de kostnader som uppkommer för dess trafik.

Det diskuteras också att vägtransportsektorn bör omstruktureras långsiktigt och hållbart. Som exempel på tillfälliga hjälpåtgärder, som inte utgör faktiska lösningar på problemet, nämns de skattebefrielser som vissa medlemsstater i slutet av 1990-talet vidtog till följd av missnöjesyttringar från transportörerna.

Specifikt för vägtrafiken ges i vitboken följande riktlinjer.

*För det första* behandlas frågan om en tillnärmning av de principer som styr utformningen av avgifterna för infrastruktur-användningen. Det sägs att hänsyn till de externa kostnaderna bör uppmuntras. Gemenskapens nuvarande bestämmelser, t.ex. Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, bör ersättas av en modern rättslig ram för de olika avgiftssystem som tillämpas vid infrastruktur-användningen för att sörja för effektivare avgifter och jämlika konkurrensvillkor mellan transportsätten samt för att säkerställa att kvaliteten på tjänsterna bibehålls. Det aviseras att ett förslag till ett direktiv om upprättande av principer och struktur för en avgiftsbeläggning av infrastruktur-användandet, en gemensam metodologi för att fastställa avgiftsnivån, slopande av nuvarande skatter samt möjligheten till ömsesidig finansiering kommer att tas fram *under år 2002*. Av miljöskäl bör införas infrastrukturavgifter som täcker varje transportslags externa kostnader och gynnar de minst förorenande transportslagen.

*För det andra* anges att en harmonisering av beskattningen av bränsle för yrkesmässig trafik inom vägtransportsektorn bör ske. I vitboken behandlas planerna på en förstärkning av enhetligheten i skattesystemet för bränsleskatter genom ett förslag om en enhetlig skatt på bränsle för yrkesmässig trafik i enlighet med principerna för den inre marknaden *senast år 2003*. Det konstateras att en harmonisering av bränsleskatterna skulle utjämna konkurrensförutsättningarna inom unionen.

## 6.4 Transportpolitiska propositionen

År 1998 fattade riksdagen i enlighet med regeringens förslag i propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling ett transportpolitiskt beslut där mål, principer och riktlinjer för transportpolitiken lades fast (prop. 1997/98:56, bet.



1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I propositionen – *1998 års transportpolitiska proposition* – betonade regeringen att transporter-  
na syftar till att uppnå överordnade välfärdsmål och att transport-  
systemet måste ses som en helhet.

Det nya transportpolitiska beslutet ersatte 1988 års trafikpolitiska beslut. De transportpolitiska målen skulle enligt det nya beslutet liksom tidigare bestå av ett övergripande mål och fem delmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. De delmål som lades fast i samband med propositionen var:

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö, och
- en positiv regional utveckling.

Delmålen skall i sin tur preciseras genom olika etappmål som gäller på kortare sikt.

Av särskilt intresse i beskattningssammanhang är vidare följande.

Sverige bör i ett längre perspektiv arbeta för trafikavgifter eller trafikskatter inom EU som innefattar de kostnader som vägtrafiken orsakar. Regeringen framhöll att strävan efter att tillämpa en samhälls-ekonomiskt riktig prissättning av transporter har varit en viktig principiell utgångspunkt för svensk transportpolitik under de senaste 20 åren. Denna politik har baserats på förvissningen om att priset har stor betydelse för transportkonsumtionen och att det endast är genom en samhälls-ekonomiskt grundad prissättning som det är möjligt att åstadkomma en fri transportmarknad som kan förenas med ett ansvarstagande också för bland annat miljön och trafiksäkerheten. I propositionen menade regeringen att det saknas skäl att gå ifrån detta synsätt. En rad skäl talade tvärtom för att ekonomiska styrmedel blir allt viktigare i transportpolitiken.

De externa effekter som bör beaktas vid beräkningar av trafikens kortsiktiga marginalkostnader är, enligt propositionen, bland annat sådana trafikvolymberoende kostnader som är hänförliga till *skador och slitage på trafikanläggningar, buller och vibrationer, utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen, olyckor och tidsförluster*. Övergången till ett marginalkostnadsansvar innebär vidare att den finansiering av infrastrukturen som inte kan uppnås genom

marginalkostnadstäckning i fortsättningen bör ske på ett sådant sätt att önskade styreffekter undviks och resursanvändningen snedvrids i så liten utsträckning som möjligt.

I propositionen sägs, att det finns betydande osäkerheter i det tillgängliga beräkningsunderlaget och att det föreligger ett stort behov av att förbättra de data, metoder och modeller som behövs för beräkningarna. Frågan om de s.k. marginalkostnadernas storlek är emellertid komplicerad och till viss del beroende av skiftande värderingar. De kommer därmed att variera över tiden. Någon slutligt korrekt nivå kan, enligt regeringen, sannolikt aldrig ges. Behovet av analyser och diskussioner kring trafikens kostnadsansvar bör därför vara ett stående inslag i det transportpolitiska utvecklingsarbetet på såväl nationell nivå som inom EU och i andra internationella fora.

## 6.5 Infrastrukturpropositionen

I propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20), den s.k. *infrastrukturpropositionen*, redovisar regeringen förslag till inriktning av den fortsatta planeringen av transportinfrastrukturen. Riksdagen har antagit propositionen (bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

De antagna förslagen omfattar mål, ekonomiska ramar, planeringskriterier och ansvarsfördelning i den kommande planeringsprocessen. Det övergripande transportpolitiska målet från år 1998 ligger fast, dvs. transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målstrukturen kompletteras med ett nytt sjätte delmål om ett jämställt transportsystem, samtidigt som en justering av delmålet om hög transportkvalitet görs, så att det omfattar såväl medborgarna som näringslivet. Etappmål föreslås, i enlighet med det tidigare transportpolitiska beslutet, utformas för samtliga delmål för att underlätta en väl avvägd balans mellan de olika delmålen inom transportpolitiken.

I det transportpolitiska beslutet år 1998 konstaterade regeringen att det finns en rad styrmedel som i olika kombinationer kan användas av riksdag, regering, myndigheter och kommuner för att uppnå de transportpolitiska målen. Några av de viktigaste styrmedlen är olika former av ekonomiska styrmedel (prissättning

av transporter, kostnadsansvaret, principer för fördelning av infrastrukturmedel, subventioner av trafik), regleringar, information, forskning och utveckling, målstyrning av trafikverken samt förhandlingar och överenskommelser.

Enligt vad som slogs fast i 1998 års transportpolitiska beslut skall de skatter och avgifter som tas ut av trafiken, och som är transportpolitiskt motiverade, motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Utvecklad tillämpning av kostnadsansvaret på såväl nationell som internationell nivå är ett viktigt medel i utvecklingen mot ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Under de närmast kommande åren bör fokus ligga på att åstadkomma ökad differentiering av avgifter för att bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I propositionen refereras till rapporten Effekter av alternativ till Eurovinjettsystemet (SIKA Rapport 2000:4), i vilken analyseras möjligheterna att givet dagens EG-lagstiftning införa ett samhällsekonomiskt effektivt kilometerskattesystem för tunga lastbilar på det svenska vägnätet. I rapporten konstateras att det för närvarande inte är möjligt att införa ett sådant system, eftersom begränsningar avseende det vägnät som kan avgiftsbeläggas med tillämpning av nuvarande EG-regler skulle medföra omledning av trafik till sämre och längre vägar. I 2001 års vitbok (jfr ovan) aviseras att ett nytt vägavgiftsdirektiv i syfte att uppmuntra mer effektiva och rättvisa vägavgiftssystem för tunga lastbilar kommer att föreslås.

Regeringen aviseras i infrastrukturpropositionen tilläggsdirektiv till denna utredning att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Enligt de numera beslutade tilläggsdirektiven (dir. 2002:26) skall utredningens överväganden ske i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för transportpolitiken och miljöpolitiken. Som grund för ett sådant system skall utredningen analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem i andra länder.

## 6.6 Bestämmelser om fordons dimensioner och vikter

Transportpolitiken tar sig uttryck i olika slag av tillämpningar. Ett område av stor betydelse för såväl infrastrukturen som näringslivet är bestämmelserna om fordons dimensioner och vikter. Sådana bestämmelser finns dels på EG-nivå, dels på nationell nivå. De redovisas översiktligt nedan.

### **Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen**

I detta direktiv anges de närmare förutsättningarna för trafik med tunga fordon inom EU.

Bestämmelserna knyter an till innehållet i rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt ändringar av detta grundläggande direktiv. Viktangelserna gäller som normer för användandet av fordonen och avser lastförhållanden och inte produktionsnormer.

Direktivet inleds med ett antal definitioner av de begrepp som används i direktivtexten. Bland dessa kan nämnas

– motorfordon: varje motordrivet fordon som för egen kraft körs på väg,

– släpvagn: varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon, med undantag av påhängsvagnar, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran,

– påhängsvagn: varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran,

– fordonskombination: antingen ett fordonståg bestående av ett motorfordon med tillkopplad släpvagn, eller ett ledat fordon bestående av ett motorfordon med tillkopplad påhängsvagn,

– största tillåtna dimensioner: de största tillåtna dimensionerna för användning av ett fordon enligt bilaga I till detta direktiv,

– högsta tillåtna vikt: den högsta tillåtna vikten för ett lastat fordon för användning i internationell trafik,

– högsta tillåtna axeltryck: det högsta tillåtna trycket på en lastad axel eller axelkombination för användning i internationell trafik.

I direktivet sägs (artikel 3) att fordon som uppfyller de krav som anges i fråga om vikt eller dimensioner skall tillåtas trafikera medlemsländerna.

Medlemsstaterna kan dock tillåta att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationell godstrafik brukas i trafik inom deras territorier, även om de inte uppfyller de krav som anges i direktivet. Finland och Sverige har utnyttjat den möjligheten genom att tillåta det s.k. modulsystemet med upp till 25,25 meter långa fordonskombinationer.

I *bilaga I* till direktivet anges närmare högsta tillåtna vikter och största tillåtna dimensioner samt till dessa hörande uppgifter om fordon.

Största tillåtna längd är för motorfordon och för släpvagnar 12,0 meter, för en fordonskombination bestående av lastbil och släp (fordonståg) 18,75 meter samt för en dragbil med påhängsvagn (ledat fordon) 16,5 meter.

Den största tillåtna bredden för ett fordon är 2,55 meter (2,60 meter i undantagsfall) och den högsta tillåtna höjden för alla fordon är 4,0 meter.

Den största tillåtna vikten gäller för ett treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som transporterar en ISO-container om 40 fot i kombinerat transportuppdrag, där vikten får vara högst 44 ton. Som exempel kan vidare nämnas en treaxlad släpvagn, som får väga högst 24 ton, medan tvåaxlade motorfordon får väga 18 ton. Treaxlade motorfordon får väga 25 ton, eller 26 ton om drivaxeln är utrustad med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och axeltrycket inte på någon axel överstiger 9,5 ton.

*Bilaga II* innehåller villkor för att vissa icke-luftfjädrande system skall anses likvärdiga med luftfjädring för fordons drivaxel eller drivaxlar samt en definition av begreppet luftfjädring. Ett fjädringssystem skall anses vara luftfjädrat om minst 75 procent av dess fjädringsverkan framkallas av luftfjädern (se vidare avsnitt 11).

### Vissa nationella bestämmelser

Sedan den 1 november 1997 är största tillåten längd för fordonståg i Sverige 25,25 meter. För fordon upp till 24,0 meters längd finns inga särskilda krav som är föranledda av fordonslängden.

Om fordonstågets längd överstiger 24,0 meter ställs emellertid särskilda krav på de ingående fordonens dimensioner och utrustning, bland annat med avseende på bromsarnas konstruktion (läsningsfria). De krav som ställs på fordon och vad som i övrigt gäller anges i 4 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) och i Vägverkets föreskrifter VVFS 1997:377.

De s.k. 25,25-bestämmelserna innebär att det ges möjlighet att koppla samman vissa fordon, som inte avviker från de gemensamma EG-reglerna om fordons mått (direktiv 96/53/EG), till högst 25,25 meters tåglängd (modulsystemet).

Modulsystemet bygger på att lastlängderna 7,82 meter (det största flaket enligt s.k. CEN-standard) och 13,6 meter (påhängsvagn och samtidigt det längsta fordonet enligt EG-reglerna) kombineras i ett fordonståg. Dessutom skall fordon och fordonståg uppfylla ett antal förutsättningar.

Bilaga 1 till trafikförordningen innehåller en tabell över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg för fordon med bärighetsklass 1, som omfattar cirka 92 procent av det allmänna vägnätet. Av tabellen framgår att högsta tillåtna bruttovikt för ett fordon eller fordonståg, med ett avstånd mellan första och sista axeln på 18,0 meter och större, är 60 ton.

I Finland gäller motsvarande bestämmelser för tunga fordons vikter och dimensioner som i Sverige. I Danmark är högsta tillåtna bruttovikt 48 ton, i Nederländerna 50 ton samt i Norge och Tyskland 40 ton. I samtliga nu nämnda länder är högsta tillåtna maximilängd för fordon 18,75 meter.

## 7 En trafik- och miljöskattekomponent

**Utredningens överväganden:** Vi har undersökt lämpligheten av att bryta ut den s.k. TM-komponenten (trafik- och miljöskattekomponenten) enligt Skatteväxlingskommitténs modell ur energiskatten för att kunna ta hänsyn till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade (externa kostnader).

Vi har därvid kommit fram till att TM är användbar inom drivmedelsbeskattningen för att skilja mellan olika bränsleslag och bränslekvaliteter.

TM är också användbar för att illustrera drivmedelsbeskattningens struktur med inriktning på bland annat miljöeffekter. Den har således en pedagogisk effekt.

TM är enligt Skatteväxlingskommitténs modell knuten endast till drivmedelsbeskattningen. Vi skall emellertid studera olika system eller kombinationer av system för beskattning av vägtrafiken. Här kommer exempelvis kilometerbeskattningen in i bilden. Det är därför omöjligt att i dag ta ställning enbart till en TM inom drivmedelsbeskattningen, som en isolerad företeelse utan samband med andra delar av beskattningssystemet.

### 7.1 Utredningens uppdrag

Skatteväxlingskommittén (Fi 1994:04) presenterade i sitt slutbetänkande Skatter, miljö och sysselsättning (SOU 1997:11) en modell för hur energiskattesystemet kan utformas i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökar. Enligt denna modell skulle det vid beskattning av drivmedel skapas en särskild trafik- och miljöskattekomponent för att ta hänsyn till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade.

Utredningens uppdrag innefattar att ta hänsyn till arbetet med denna energiskattemodell och den föreslagna trafik- och miljöskattekomponenten. I direktiven anges (dir. 2001:12 s. 11) att utredaren skall undersöka lämpligheten av att bryta ut en sådan komponent ur energiskatten.

I följande avsnitt redovisas delar av de betänkanden och rapporter som föregått denna utrednings arbete när det gäller frågan om införandet av en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen. Slutsatser och resultat i några av dem skall, enligt vad som uttryckligen anges i utredningsdirektiven, läggas till grund för våra ställningstaganden i relevanta delar.

## 7.2 Bakgrund

### 7.2.1 Skatteväxlingskommitténs förslag

Skatteväxlingskommittén hade två huvuduppgifter. *Den första* var att analysera de befintliga energi- och miljöskatternas samhälls-ekonomiska effekter i vid mening. Analysen skulle, förutom skatternas miljöpåverkan, även omfatta effekterna på näringslivets konkurrenskraft, sysselsättningen, effektiviteten i resursallokeringen och de offentliga finanserna.

*Den andra* huvuduppgiften var att, på basis av den ovan nämnda utvärderingen, analysera förutsättningarna för och effekterna av olika slag av skatteväxling. Analysen skulle omfatta såväl utvidgning av befintliga, miljörelaterade skatter som införande av nya.

Grundat på redovisningen av dessa uppgifter skulle kommittén, om analysen gav underlag för detta, lämna förslag till ökad miljörelatering av skattesystemet.

Kommitténs slutbetänkande innehåller i korthet följande resultat av betydelse för vårt utredningsarbete.

Kommitténs slutsats är att det går att ta ytterligare steg i en grön skatteväxling om det sker på ett varsamt och balanserat sätt. I en liten öppen ekonomi som den svenska är det exempelvis nödvändigt att beakta situationen för konkurrensutsatta sektorer.

Den definition av begreppet skatteväxling som kommittén har valt innebär i princip att "störande" (och därmed snedvridande) skatter skall ersättas med skatter på varor och tjänster, vars produktion, eller konsumtion, har negativa bieffekter på människors livsbetingelser, och/eller företags produktionsföret-



sättningar. Skatter som leder till felaktiga relativpriser bör ersättas med skatter som "vrider" priserna i rätt riktning. Enligt direktiven för kommittén skall denna växling vara statsfinansiellt neutral, dvs. de totala skatterna i ekonomin får varken öka eller minska till följd av växlingen. De "störande" skatter som varit föremål för diskussion i den allmänna debatten och som kommittén valt att fokusera är de arbetsrelaterade skatterna.

Kommittén sammanfattar i ett antal punkter sin analys utifrån de teoretiska och empiriska resonemang som förs. Bland dessa bör särskilt nämnas följande slutsatser.

En modell presenteras för ett förändrat energiskattesystem. Modellen syftar till att renodla energibeskattningen utifrån ett antal grundläggande principer. Den innebär att alla bränslen som används för uppvärmningsändamål skall beskattas med koldioxid-skatt, renodlad energiskatt och svavelskatt. Bränslen för motordrift skall beskattas enligt samma struktur med tillägg av en trafik- och miljörelaterad skatt, för att bland annat hänsyn skall kunna tas till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade. Kommittén drar slutsatsen att bensen och dieselolja bör beskattas enligt samma princip och skissar på olika alternativ hur de olika skattesatserna kan anpassas för att i högre grad täcka de externa kostnaderna.

Energiskattmodellen innefattar tre större principiella förändringar. Energiskatten renodlas så att skatten är proportionell mot energiinnehållet. Beskattningen av bränslen och el inom industri-, fjärrvärme- och kraftvärmeproduktion görs enhetlig. Beskattningen av bensen och dieselolja likställs. Modellen skall ses som ett underlag för det fortsatta arbetet med att utforma den svenska energibeskattningen och representerar inget formellt förslag från kommittén.

### 7.2.2 Budgetpropositionen 2000/01:1

Regeringen anger i budgetpropositionen 2000/01:1 att en förskjutning av skatteuttaget bör ske från energiskatt till koldioxidskatt. Det sägs vidare att den fortsatta skatteväxlingen bör utgå från de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen. En omställning av energisystemet med en begränsning av koldioxidutsläppen är därvid en central uppgift.

I propositionen konstateras att Skatteväxlingskommitténs principskiss utgör en god utgångspunkt för en sådan reform och att denna bör ske stegvis och inrymma flera delkomponenter, nämligen:

– Det samlade skatteuttaget från energi- och koldioxidskatterna omfördelas med en ökad tyngd för koldioxidskatten. Redan en intäktsneutral omfördelning ökar den samlade miljöstyrningen.

– Energiskattens fiskala karaktär renodlas och skatteuttaget för olika energislag skall avspegla energiinnehållet. På sikt breddas basen för energiskatten genom att biobränslen inkluderas.

– Koldioxidskatten höjs utöver vad som följer av den intäktsneutrala omfördelningen från energiskatt till koldioxidskatt. Samtidigt bibehålls det reducerade skatteuttaget för de konkurrensutsatta sektorerna. Alternativa avgränsningar av det konkurrensutsatta området med generellt sett reducerad skatt utreds.

– En särskild trafik- och miljöskattekomponent bryts ut ur energiskatten för drivmedel för att miljöeffekter utöver utsläppseffekter, exempelvis trängsel och förslitning på vägnätet, skall beaktas på ett tydligt sätt.

I budgetpropositionen sägs vidare följande (s. 36). Den särskilda trafik- och miljöskattekomponenten i ett reformerat energiskattesystem bör kompletteras med andra åtgärder för ökad miljörelatering av den samlade vägtrafikbeskattningen. En översyn bör göras av de sammantagna effekterna av alla trafikrelaterade skatter. Målsättningen är att öka trafikbeskattningens samlade miljöstyrning och att vägtrafiken därmed skall betala sina samhällsekonomiska kostnader. Mot bakgrund av att den, i förhållande till bensinskatten, lägre nivån på diesellojjeskatten inte är motiverad från miljösynpunkt, bör dieselskattenivån för privatbilism och yrkesmässig trafik ses över med beaktande av de villkor som gäller för de olika slagen av trafik och av utvecklingen i vår omvärld.

### 7.2.3 Utvärdering av Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell

I den energipolitiska propositionen En uthållig energiförsörjning (prop. 1996/97:84) aviserades en översyn av energibeskattningen. Regeringen uttalade därvid att översynen skulle beakta riktlinjerna

för energibeskattningen i 1997 års energiöverenskommelse samt analysera och precisera den energiskattemodell som presenterats av Skatteväxlingskommittén. Enligt propositionen skulle översynen dessutom behandla förutsättningarna för att främja användningen av bibränslen och särskilt bibränslebaserad kraftvärme.

En sådan översyn ägde rum inom Regeringskansliet och slutfördes inom Finansdepartementet. Resultatet av översynen presenterades i departementspromemorian Utvärdering av Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell (Ds 2000:73). I promemorian anges att Skatteväxlingskommitténs modell utgår från de element som finns i dagens skattesystem och det faktum att miljöstyrande skatter bör tas ut så generellt som möjligt för att uppnå bästa styreffekt.

Systemet kan emellertid kompletteras med andra skattekomponenter, exempelvis när användningen av ett bränsle ger upphov till andra miljöfarliga utsläpp än svavel och koldioxid. För att den föreslagna energiskattemodellen skall fungera krävs dock att en total reform genomförs, dvs. de olika komponenterna kan inte införas var för sig.

I det nya systemet renodlas energiskatten till att bli en rent fiskal skatt relaterad till energiinnehållet hos olika bränslen, medan koldioxidskatten och svavelskatten kan betraktas som miljörelaterade skatter. Trafik- och miljöskatten kan i detta system betraktas som en miljörelaterad skatt med fiskala inslag.

Den trafik- och miljörelaterade skattekomponenten kan användas till att bland annat korrigera för externa effekter som uppkommer till följd av motortrafik. Ett reformerat energiskattesystem med ovan nämnda komponenter medför kraftiga förändringar gentemot dagens skattesystem.

Den beskrivna energiskattemodellen innebär att alla energiprodukter beskattas lika oavsett om de används för värme- eller elproduktion. Drivmedel beskattas dock högre än motsvarande bränslen för uppvärmningsändamål. Beskattningen är dessutom lika oavsett i vilken sektor som förbrukningen sker. Det förekommer ingen särbehandling av tillverkningsindustrin. Detta system ger ett enkelt och transparent system där många av dagens gränsdragningsproblem reduceras.

Miljöskatter bör tas ut i ett tidigt led i produktionskedjan för att uppnå den effektivaste styreffekten. Här kan det dock vara nödvändigt att tillämpa olika principer på miljöskatter beroende på miljöproblemets karaktär. Globala miljöproblem, t.ex. koldioxid-

utsläpp, kännetecknas av att det inte spelar någon roll var i världen utsläppen sker. Vid användning av ekonomiska styrmedel för att bekämpa lokala miljöproblem är situationen annorlunda. Även om miljöskatten leder till minskad produktion och ökad import från utlandet kan den medföra en samhällsekonomisk vinst under förutsättning att miljövinsten värderas högre än kostnaden för minskad produktion. Om så är fallet bör skatten inte differentieras för olika sektorer.

Koldioxidskatten och svavelskatten tas i likhet med i dag ut efter koldioxid- respektive svavelinnehåll. Trafik- och miljöskatten är som nämnts främst tänkt att användas för att korrigera för externa effekter som uppkommer av motortrafik. Hittills har det saknats underlag för närmare bestämning av trafik- och miljöskattens nivå. Vid utvärderingen sätts därför trafik- och miljöskatten till en restpost, vilket innebär att den sammanlagda skatten på bensen och dieselolja kommer att motsvara den skattenivå som tas ut på dessa bränslen i dag.

Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell utvärderas vid en 50-procentig koldioxidskattenivå. Det antas att koldioxidskatten skall fortsätta att tas ut i proportion till de fossila drivmedlens kolinnehåll samt slopas vad gäller biodrivmedel. En omläggning av energiskatten sker samtidigt till att tas ut efter bränslenas energiinnehåll. En sådan omläggning visar de olika skatternas roll i skattesystemet och genom befrielsen från koldioxidskatt markeras de miljöfördelar som biodrivmedel har beträffande koldioxidutsläpp i förhållande till fossila bränslen.

I det utvärderade alternativet antas att en trafik- och miljöskatt införs på bensen, dieselolja och biodrivmedel som ersätter dessa bränslen, dvs. i dag väsentligen etanol, naturgas och rapsmetylster, RME. Beloppsmässigt bestäms miljö- och trafikskatten så att summan av den omstrukturerade energiskatten, koldioxidskatten och trafik- och miljöskatten motsvarar dagens skattenivå på bensen. Dagens miljöklassificering översätts med skilda nivåer av trafik- och miljöskatten. Vid framtida skattedifferentieringar bör dock principen vara ett extra pålägg i stället för rabatt på skatten för de miljöklasser som inte uppfyller de hårdaste kraven. Risken för att skatterabatter till miljövänliga bränslen leder till stora skattebortfall försvinner, om övergången till sådana bränslen sker smidigt.

#### 7.2.4 Remissvaren över Ds 2000:73

Departementspromemorian Ds 2000:73 har remissbehandlats. Av åttiotalet remissinstanser har endast ett fåtal uttalat sig om förslaget om en trafik- och miljöskattekomponent.

##### Allmänt

*Landsorganisationen, LO*, har ingen principiell invändning mot konstruktionen av en sådan komponent. LO framhåller dock att det finns skäl att närmare analysera en lämplig nivå för beskattningen mot bakgrund av att konkurrensbilden inom tung vägtrafik pekar mot att en växande andel av transporterna utförs av utländska åkare med betydligt lägre skattebelastning.

*Naturvårdsverket* noterar, att det förhållandet att den föreslagna komponenten satts som en restpost medför att den totala skatten på drivmedel blir densamma som i dag och att utformningen av trafik- och miljöskattekomponenten och den nivå som bör väljas måste utredas vidare.

*Kungl. Tekniska högskolan* pekar på att Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell inte beaktar hur framtida teknik, såsom införandet av bränsleceller eller liknande, kommer att påverka skattesystemet.

##### Statens Institut för KommunikationsAnalys

*Statens Institut för KommunikationsAnalys, SIKA*, anser att rapportens värde begränsas av att transportsektorns energianvändning, som utgör närmare en fjärdedel av den slutliga energianvändningen och svarar för över hälften av energiskatteintäkterna, inte på allvar har beaktats.

SIKA kritiserar ”den schablonmässiga behandlingen av transportsektorn”. Institutet menar att trafik- och miljöskattekomponenten primärt var avsedd för sådana samhällsekonomiskt motiverade avgifter som inte har med energiförbrukningen att göra, utan svarar mot andra externa effekter av trafiken. I utvärderingen behandlas dock komponenten som en regleringspost för att åstadkomma ett oförändrat energiskatteuttag och det anges att trafik- och miljöskattekomponenten beloppsmässigt bestämts så att summan av den omstrukturerade energiskatten, koldioxid-

skatten och trafik- och miljöskatten motsvarar dagens nivå på bensin. SIKA framhåller att komponenten i Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell är tydligt utformad som en styrs katt för rent fiskala syften. Institutet noterar också att arbetsgruppen har utgått från att den totala skatten för varje slag av drivmedel skall vara oförändrad, vilket ytterligare begränsar möjligheterna att utforma ett effektivt energiskattesystem.

SIKA menar att arbetsgruppen borde ha övervägt om och i så fall hur skattesatsen för trafik- och miljöskattekomponenten skulle kunna bestämmas med utgångspunkt i de beräknade externa kostnaderna för olika typer av trafik. De *externa kostnader* som bör vara aktuella är de som förutsätts inkluderade i trafikavgifterna enligt riksdagens transportpolitiska beslut år 1998 och enligt EG-kommissionens vitbok om infrastrukturavgifter, nämligen infrastrukturkostnader (slitage- och deformationskostnader), trängselkostnader, avgasemissionskostnader, bullerkostnader och olycks-kostnader.

För beräkningar av dessa kostnader hänvisar SIKA till sin egen rapport 2000:10 Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet (se nedan). Rapporten visar enligt SIKA bland annat att de externa kostnaderna varierar mycket mellan olika fordonstyper och drivmedel och att de inte visar någon högre grad av överensstämmelse med dagens drivmedelsskatter.

Översynen belyser också, menar SIKA, att drivmedelsskatterna inte är något idealiskt instrument för att internalisera trafikens externa kostnader (dvs. att de som orsakar skadorna verkligen betalar för dem), utan att ett betydligt bättre sätt att fånga flera av dessa kostnader vore att införa någon form av kilometerskatt. SIKA framhåller att även Godstransportdelegationen i sitt slutbetänkande Godstransporter för tillväxt (SOU 2001:61) förordar ett kilometerskattesystem.

Att en trafik- och miljöskattekomponent i energibeskattningen inte är det bästa sättet att internalisera alla externa effekter av trafiken hindrar inte, framhåller SIKA slutligen, att den kan ha en fortsatt viktig uppgift i energiskattesystemet, t.ex. som ett instrument för att differentiera skattesatserna mellan olika drivmedelskvaliteter.

## Vägverket

Vägverket framhåller i sitt remissvar att vägtransportsektorn står för 23 procent av energianvändningen och cirka 40 procent av koldioxidutsläppen och att därför energi- och koldioxidskatterna bör behandlas tillsammans med vägtrafikbeskattningen i övrigt.

Verket menar att energiskattesystemet bör utformas så att man uppnår en optimal styreffekt mot miljömålen med hänsyn till övriga samhällsmål. Den tekniska utvecklingen och samarbetet inom EU kan innebära nya möjligheter, som bättre styr mot de miljöpolitiska målen. Den grundläggande principen bör därför vara en likvärdig beskattning över sektorsgränser av exempelvis koldioxid och svavel.

Att enbart använda bränslebeskattningen som medel för att korrigera för negativa externa effekter skulle, enligt Vägverket, innebära stora svårigheter. Det kan ge upphov till gränshandelsproblem, eftersom bland annat dieselpriiset då kraftigt behöver höjas. Många externa effekter, såsom buller och trafiksäkerhet, är inte alls eller endast svagt korrelerade med drivmedelsförbrukningen. Slutligen är, när det gäller dieselolja, trafiksektorn endast en av flera användare.

För att bättre internalisera de negativa externa effekterna skulle, menar Vägverket, andra skatter och avgifter möjligen kunna helt eller delvis ersätta en trafik- och miljöskatt.

Vägverket presenterar i sitt remissvar en tänkbar utveckling för vägtrafikbeskattningen. Enligt denna bör beskattning ske på användningen av fordon, eftersom det är under användningen som de externa effekterna uppkommer. Vidare bör beskattningen vara neutral mellan diesel- och bensinbilar med hänsyn tagen till miljöeffekterna. Eftersom beskattningen av dieselolja inte kan ökas till bensinens nivå på grund av risken för gränshandelsproblem kan en kilometeravgift/skatt komplettera drivmedelsbeskattningen eller vara ett alternativ till en trafik- och miljöskattekomponent. Behovet av en sådan komponent kan därför avta eller rent av försvinna.

### 7.2.5 SIKAs rapporter om översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet

#### **SIKA Rapport 2000:6**

SIKA fick i regleringsbrevet för år 2000 regeringens uppdrag att se över förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet. I rapporten 2000:6 lämnas en delredovisning över kunskapsläget. Kostnadsstrukturen och avgiftssystemens uppbyggnad inom olika trafikslag har kartlagts för att belysa i vilken utsträckning avgiftssystemen redan i dag baseras på marginalkostnader och vilka ytterligare möjligheter som finns.

I rapporten konstateras att marginalkostnadsprissättning hittills inte har prövats för vägtrafikens del och att det i dag inte är möjligt att debitera användarna marginalkostnadsbaserade infrastrukturavgifter direkt.

#### **SIKA Rapport 2000:10**

I slutredovisningen av det ovan nämnda uppdraget, SIKAs Rapport 2000:10 Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet, redovisas prisrelevanta marginalkostnader för de olika transportslagen. Vidare belyses dels hur marginalkostnadsrelaterade avgifter i praktiken kan tillämpas, dels förutsättningarna för att ta fram relevanta och tillförlitliga skattningar av olika marginalkostnadskomponenter. Översynen utgör även en del i den svenska uppföljningen till EG-kommissionens vitbok Rättvisa avgifter (se ovan avsnitt 6.2), i vilken hävdas att de samhällsekonomiska marginalkostnaderna skall vara utgångspunkt för avgiftsättningen inom olika transportslag.

Med *avgifter i transportsystemet* avses i rapporten avgifter som tas ut av trafikutövarna för utnyttjandet av infrastrukturen, alltså vad som brukar kallas infrastrukturavgifter, alternativt trafikavgifter. Det talas dels om avgifter och skatter riktade mot trafik eller körsträcka, dels om avgifter och skatter som baseras på egenskaper hos fordon, drivmedel m.m.

Att avgifterna är *marginalkostnadsbaserade* betyder att de grundats på den samhällsekonomiska kostnad som orsakas av (marginellt) tillkommande trafik. Denna kostnad har en intern del, alltså en del som trafikutövarna kan antas beakta utan central



(statlig eller kommunal) styrning och som därmed i princip inte är prisrelevant. Den interna marginalkostnaden kan hänga samman med exempelvis trafikutövarens egen tidsåtgång för transporten, slitaget på de egna för transporten nyttjade fordonen eller den egna bränsleförbrukningen. Det finns även en intern del i de marginella trängsel- och olyckskostnaderna. Däremot är det svårt att urskilja en intern kostnadskomponent för avgas- och bulleremissioner, dvs. hela den marginella avgas- och bulleremissionskostnaden är extern och prisrelevant.

Om man från den samhällsekonomiska marginalkostnaden för tillkommande trafik drar den interna delen kvarstår en extern del, dvs. en samhällsekonomisk marginalkostnad, som trafikutövaren kan antas bortse från så länge ingen avgift tas ut av honom. Det är denna del som är prisrelevant (eller avgiftsrelevant).

De *externa kostnader* som bör beaktas och som förutsätts inkludera i trafikavgifterna enligt riksdagens transportpolitiska beslut år 1998 och enligt EG-kommissionens vitbok om infrastrukturavgifter är enligt rapporten

- infrastrukturkostnader (slitage- och deformationskostnader),
- trängselkostnader,
- avgasemissionskostnader,
- bullerkostnader,
- olyckskostnader.

De marginalkostnadsbaserade infrastrukturavgifterna syftar till att förmå trafikutövarna att beakta de externa kostnaderna vid de olika typer av beslut som är förenade med trafikutövandet. Det kan gälla val av fordon, bränsle och hastighet.

Rapporten visar att de externa kostnaderna varierar mycket mellan olika fordonstyper och drivmedel och att de inte visar någon högre grad av överensstämmelse med dagens drivmedels-skatte.

I rapporten slås fast att skatterna på fordonsbränslen främst har ett fiskalt syfte och att en nivåanpassning av drivmedelsskatten därför inte skulle ge några starka incitament till fordonsägarna att minska de externa kostnader som är förenade med viss körning. Att enbart lita till drivmedelsbeskattning som internaliserings-instrument är därför inte ändamålsenligt. För att kunna närma sig kostnadseffektiva anpassningar krävs kompletterande styrmedel. Nivåanpassningen av drivmedelsskatterna bör härvid kompletteras med en differentiering av dessa respektive av fordonsskatten.

Träffsäkerheten hos en fordonsskatt som differentieras för specifika emissioner är betydligt högre än för drivmedelsskatter, eftersom dessa bara kan differentieras för drivmedlens kemiska sammansättning men inte för fordonets förbränningsegenskaper och reningsutrustning. En differentiering av fordonsskatten ger också vissa möjligheter att minska emissions- och säkerhetsrelaterade externa kostnader generellt, alltså även i tätorter.

En modern kilometerskatt, som kan differentieras efter fordons egenskaper m.m., skulle enligt SIKAs på ett fördelaktigt vis kunna ersätta den nu beskrivna styrmedelskombinationen.

Vägavgifter bör kunna spela en roll även för internaliseringen av vägtrafikens externa olyckskostnader. Den största potentiella vinsten med ett avgiftssystem i tätorter ligger dock i att kunna hantera trängselproblemen.

Se också avsnitt 8.2.6.

### 7.3 Miljöparametrar

Den skisserade trafik- och miljöskattekomponenten skall enligt Skatteväxlingskommittén vara den del av skatten på energi som täcker externa kostnader för effekter på miljön. Komponentens består av ett antal miljöfaktorer. De miljöaspekter på drivmedlet som den kan baseras på kan beskrivas enligt följande.

1. Bränslets sammansättning, dvs. dess specifikation, fastställd genom standard eller bestämmelser. Den anger bränslets innehåll av vissa specifika kolväten, syrehalten och förbränningstekniska prestanda. Det finns dessutom redan en svavelkomponent i energibesiktningen.

2. Den effekt eller belastning på miljön som bränslet har. Koldioxid och svavel beaktas redan i energibesiktningen, så komponenten skulle i första hand omfatta andra miljöeffekter.

Sammantaget ger punkterna 1 och 2 miljöaspekterna på bränslet. Frågan blir då hur man konkret kan bestämma de olika parametrarna utifrån skillnader mellan olika bränslen och mellan olika kvaliteter.

Bränslena beskattas i dag olika efter indelning i miljöklasser.

För respektive miljöklass av bensin och dieselolja är sammansättningen fastställd i bilagorna 2 och 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bensin delas in i miljöklass 1, motorbensin respektive alkylatbensin, samt miljöklass

2. Dieselolja delas in i miljöklass 1, 2 respektive 3. Lagen har trätt i kraft den 1 januari 2002 och ersätter bestämmelserna i miljöbalken om motorbränslen (prop. 2001/02:31, bet. 2001/02:MJU6, rskr. 2001/02:82).

Effekten på miljön genom användning av olika drivmedel anges i tabellen nedan. Den har utarbetats av utredningens expert från Naturvårdsverket och visar att det finns ett antal parametrar som hör samman med drivmedelssammansättningen för bensin och dieselolja, som är de bränslen som dominerar konsumtionen. I huvudsak rör det sig om påverkan på den lokala miljön vid direkt hantering och utsläpp. Effekten från avgasreningen dominerar dock över effekten från bränslet.

### Översikt över miljöpåverkan från olika bränslen

<i>Miljöelement av betydelse för miljöskattekomponenten</i>	<i>Relevant för drivmedel/miljö</i>	<i>Styrka</i>	<i>Kommentar</i>
koldioxid	kvantitet	direkt	beaktas i energi-beskattningen
luftföroreningar kolväten, kväveoxider	viss effekt av kvalitet	svag	avgasrening-beroende, avdunstning
luftföroreningar partiklar	kvalitet	svag	beror av svavelinnehållet
luftföroreningar specifika kolväten (PAH osv.)	kvalitet och kvantitet	relativt stark	avgasrening-beroende
farliga kemikalier	kvalitet	stor	giftighet, hanteringsrisk osv.

#### *Kommentarer:*

*Kvalitet* betecknar att bränslets sammansättning har relevans för miljöpåverkan.

*Kvantitet* betecknar att effekten främst hänger samman med mängden konsumerat bränsle.

*PAH* står för polycykliska aromatiska kolväten.

Som effekt av miljöklassning och skatterabatter har bränslenas kvalitet förbättrats. Dagens marknadsdieselolja är praktiskt taget

svavelfri och bensinen innehåller högst en procent bensen. EU:s bränslekrav för tiden 2005–2009 kommer att innebära att Sverige får justera miljöklasssystemet, främst beträffande de sämre klasserna.

Det har skett en ökning av användningen av alternativa drivmedel, dvs. etanol och biogas som är förnybara samt naturgas som är fossilbaserad. Även dessa bränslen är standardiserade. Olika kvaliteter kan variera med avseende på viktiga miljörelaterade parametrar såsom innehåll av föroreningar (svavel), andelen metan (för biogas) respektive alkohol- och cetantalshöjande tillsatser.

Drivmedelsskatten, och därmed koldioxid- och svavelkomponenterna, kan därför i stället bli mer intressant för styrning mot ökad användning av biobaserade drivmedel. Miljöskattekomponenten kan då fungera som skiljande mellan bättre och sämre biodrivmedel.

Effekterna på miljön av ett bränsle hänger samman med utsläppen från fordon. Ett fordons utsläpp beror av avgasreningen, fordonets kondition och körförhållanden. Stor betydelse har dessutom vilket drivsystem som används, t.ex. bensinmotor med avancerad avgasrening eller dieselmotor med partikelfälla. Bränslets egenskaper påverkar utsläppen, men oftast i mindre grad.

Avgaserna mäts vid simulerade körförhållanden i laboratorier, antingen med hela fordonet eller för tunga fordon med motorn uppriggad. Utsläppen samlas upp och mäts, dvs. det som släpps ut i avgasröret eller till omgivningen (avdunstning) osv. Detta ger det sammantagna resultatet av alla de faktorer som bestämmer utsläppen. Bland dessa faktorer ingår även bränslets sammansättning och förbränningsegenskaper. Den effekten är dock relativt svår att skilja ut från påverkan från olika typer av avgasrening osv. Mätresultatet talar därför om för oss den utsläpps begränsande teknikens effekt. Effekterna på miljön är dock svåra att ange. Det betyder att de är svåra att uppskatta exempelvis i monetära termer.

## 7.4 Överväganden

### 7.4.1 Inledning

Skatteväxlingskommitténs modell för hur energiskattesystemet kan utformas i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt, samtidigt som miljörelateringen ökar, går som nämnts ut på att det vid

beskattningen av drivmedel skapas en särskild trafik- och miljöskattekomponent som tar hänsyn till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra trafikrelaterade kostnader.

Regeringen menade i budgetpropositionen 2000/01 (s. 35 och 36) att den principskiss som Skatteväxlingskommittén presenterat utgör en god utgångspunkt för en reformering av skattesystemet genom en grön skatteväxling, som sker stegvis och inrymmer flera delkomponenter. Förutom en breddning av basen för energiskatten och en höjd koldioxidskatt bryts en särskild trafik- och miljöskattekomponent ut ur energiskatten för drivmedel för att på ett tydligt sätt beakta miljöeffekter utöver utsläppseffekter, exempelvis trängsel och förslitning på vägnätet. Regeringen framhöll samtidigt att en trafik- och miljöskattekomponent i ett reformerat energiskattesystem bör kompletteras med andra åtgärder för ökad miljörelatering av den samlade vägtrafikbeskattningen. Härvid nämndes att en översyn bör göras av de sammantagna effekterna av alla trafikrelaterade skatter och att målsättningen är att öka trafikbeskattningens samlade miljöstyrning så att vägtrafiken därmed betalar sina samhällsekonomiska kostnader.

Som en följd av den nämnda programförklaringen gav regeringen denna utredning i uppdrag att se över vägtrafikbeskattningens utformning. I utredningens direktiv sägs att utredaren skall ta hänsyn till arbetet med Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell och den föreslagna trafik- och miljöskattekomponenten och undersöka lämpligheten av att, i enlighet med kommitténs förslag, bryta ut en sådan komponent ur energiskatten för att ta hänsyn till de samhällskostnader som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade (dir. s. 11).

Mot denna bakgrund och med utgångspunkt i det material som vi har presenterat ovan redovisar vi i det följande utredningens överväganden om den nämnda komponenten som en del i drivmedelsbeskattningen. I bilaga 4 till betänkandet finns en expertanalys med olika räkneexempel.

#### 7.4.2 Våra slutsatser

##### **Hur pass ägnad är TM för internalisering av olika externa effekter?**

SIKA har i sitt remissvar över utvärderingen av den presenterade energiskattmodellen framhållit att TM primärt får antas ha varit avsedd för sådana samhällsekonomiskt motiverade avgifter som inte har med energianvändningen att göra utan som svarar mot andra externa effekter av trafiken. Enligt SIKAs uppfattning är emellertid dagens energibesättning inte ägnad att fånga in de externa kostnader som det här är fråga om. Vägverket är inne på liknande tankegångar.

Vi kan för vår del i huvudsak instämma i de synpunkter som har framförts. Det gäller sådana kostnader som hör samman med t.ex. trängsel, buller och olyckor. Anledningen till detta ställningstagande är följande. Drivmedelsskatten kan differentieras med hänsyn till drivmedlens kemiska sammansättning och alltså inte med hänsyn till de faktorer som ger upphov till de nämnda externa effekterna. För trängsel är frågan om var fordonet framförs (och vid vilken tidpunkt på dygnet) av stor vikt snarare än bränsleförbrukningen. För buller blir fordonets konstruktion av stor vikt jämfört med bränsleförbrukningen. För olycksfall blir förarens beteende, fordonets konstruktion och vägnas säkerhet av stor vikt jämfört med bränsleförbrukningen.

När det gäller kostnaderna för slitaget på vägnätet kan sambandet mellan effekten och drivmedelsbesättningen antas vara något större, dock fortfarande relativt lågt. Hur stort slitaget blir beror bland annat på fordonets egenskaper, såsom vikt, fjädring samt var fordon framförs (hur stor bärighet vägen har). I bilaga 4 visas att marginalkostnaden för slitage skiljer sig avsevärt mellan personbilar och tyngre lastbilar relaterat till liter bränsle. I dag beaktas den kostnaden genom att fordonsskatten är differentierad bland annat med hänsyn till fordonens vikt.

Relationen mellan externa effekter och bränsleförbrukning (och därmed beskattning) kan göras något starkare om man kopplar energibesättningen, men även TM-komponenten, till de olika bränsleslagens energiinnehåll. Ett sådant exempel presenteras i bilaga 4. Intentionen bakom detta är att ett bränsle med lägre energiinnehåll inte möjliggör en lika lång körsträcka som ett bränsle med högre energiinnehåll (vid jämförbara bilar). Med andra

ord, om det krävs mer bränsle för att köra en mil blir skatten (eller TM) högre per mil, eftersom man betalar skatten efter liter bränsle och inte efter körsträcka. Samtidigt beror bränsleförbrukningen till övervägande del på motorns verkningsgrad och fordonets vikt.

Till detta kommer andra problem som är förknippade med drivmedelsbeskattningen och som hämmar möjligheterna att korrigera för negativa externa effekter. Såsom Vägverket har nämnt kan nämligen gränshandelsproblem uppstå vid differentieringarna och problem kan också uppkomma med hänsyn till att framför allt diesellojan används även utanför trafiksektorn.

Ytterligare att beakta är beskattningsformens styreffekt. Även om effekterna kan internaliseras, dvs. att de som orsakar skadorna verkligen betalar för dem, kan styreffekten av skatten vara låg. Samhällets mål inom vissa områden nås inte.

Styreffekten hänger samman med efterfrågeelasticiteten (priskänsligheten). Vid låg efterfrågeelasticitet minskar inte användningen eller minskar lite om man höjer priset på en vara, t.ex. genom skatt. Vid hög efterfrågeelasticitet uppnås däremot en minskad användning vid en låg prisförändring och man kan därigenom få en stark styrning via skatten. Bensin är typiskt sett en vara med relativt låg efterfrågeelasticitet, särskilt på kort sikt. Den har även en hög inkomstelasticitet, vilket ger en motverkande effekt. Ju högre inkomster i ekonomin vi får, desto mer tenderar vi att köpa bensin. Trots att relativpriset för bensin har ökat ganska mycket sedan 1970-talet har den totala bensinförbrukningen ökat kraftigt i Sverige. – Angående styrmedel och styreffekter, se vidare Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande SOU 1999:62, s. 50 ff.

### **Kan TM användas för att differentiera mellan olika drivmedel/drivmedelskvaliteter?**

Såsom SIKA har framhållit är det trots de brister som en TM har möjligt att använda den för att skilja mellan miljömässigt bra respektive dåliga alternativ, både vad gäller drivmedelsslag och olika kvaliteter av drivmedel. Drivmedelsskatten kan ju, som nämnts, differentieras med hänsyn till bränslenas kemiska sammansättning och även efter energiinnehåll mellan olika bränsleslag. När det gäller miljöeffekterna är, såsom framgår ovan i avsnitt 7.3, härvidlag kopplingen till utsläpp av specifika kolväten samt risk vid

hanteringen de mest relevanta faktorerna. Man måste dock ha i minnet att TM även i nu aktuella hänseenden blir svår att bestämma. Basen för TM bör därför bli de bränslespecifikationer som gäller enligt lag eller fastställd standard. Särskilt stort intresse torde drivmedelsbeskattningen inklusive TM kunna få för en styrning mot ökad användning av biobaserade drivmedel, dvs. för att skilja mellan bättre och sämre biodrivmedel.

### **Annan användning av TM?**

Det är givetvis önskvärt och angeläget att vägtrafikbeskattningen utformas på ett sådant sätt att kopplingen till miljöeffekterna framgår så tydligt som möjligt. Ovan har vi kommit fram till att kopplingen mellan TM och vissa miljöeffekter är noll eller mycket låg men att kopplingen i vissa andra fall är större. I de senare fallen blir givetvis den pedagogiska effekten störst.

Av exemplen i bilaga 4 kan olika slutsatser dras, t.ex. angående relationen mellan beskattningen på bensin respektive beskattningen på dieselolja samt relationen mellan beskattningen olika miljöklasser emellan. Det ligger emellertid utanför vårt uppdrag beträffande TM att här gå in på dessa spörsmål. Vårt utredningsarbete angående TM gäller om det är lämpligt att bryta ut en sådan komponent ur energibeskattningen, alltså den mera tekniska sidan av TM.

### *Sammanfattning*

TM är användbar inom drivmedelsbeskattningen för att skilja mellan olika bränsleslag och bränslekvaliteter.

TM är också användbar för att illustrera drivmedelsbeskattningens struktur med inriktning på bland annat miljöeffekter. Den har således en pedagogisk effekt.

TM är här – och enligt utredningsdirektiven – knuten endast till drivmedelsbeskattningen. Vi skall emellertid studera olika system eller kombinationer av system för beskattning av vägtrafiken. Här kommer exempelvis kilometerbeskattningen in i bilden. Det är därför omöjligt att i dag ta ställning enbart till en TM inom drivmedelsbeskattningen. Före ett ställningstagande till TM över huvud taget måste man ha överblick över olika beskattningssystem



och deras inbördes relationer. Det kan exempelvis tänkas att en TM kan bli aktuell i annat sammanhang än inom drivmedelsbeskattningen. Ett helhetsperspektiv måste eftersträvas. Vi återkommer till dessa ställningstaganden i vårt slutbetänkande.

## 8 Åkerinäringens konkurrenssituation

**Utredningens överväganden:** Vårt uppdrag omfattar den samlade vägtrafikbeskattningens olika delar, dvs. drivmedelsbeskattningen (dieseloljebeskattningen) och uttaget av fordonsskatt inklusive vägavgiften. Sveriges i ett europeiskt perspektiv höga s.k. lönebi-kostnader (arbetsgivaravgifter), som tycks vara den kostnadspost som tynger svensk åkerinäring mest i konkurrenshänseende, faller därför utanför vårt verksamhetsfält.

Den svenska skattenivån för *dieseloljebeskattningen* ligger lågt i mellanskiktet bland jämförbara länder. Bland annat detta skäl talar mot en sänkt skattesats nu för dieseloljebränsle.

Uttaget av *vägavgift* för tunga godsfordon, den s.k. Eurovinjett-avgiften, är reglerat i avtal med övriga i Eurovinjettsamarbetet deltagande länder. Utredningsuppdraget omfattar inte att nu överväga nivåer och andra förutsättningar för uttaget av denna.

Uttaget av *fordonsskatt* uppgår till endast en liten del av de totala kostnaderna för ett fordon, i allmänhet cirka tre procent av ett åkeris totala kostnader. En sänkning av skatteuttaget skulle därför i och för sig få endast ett litet genomslag på kostnadsbilden. För att i viss mån vända trenden i kostnadshänseende och på lite längre sikt åstadkomma en mer gynnsam konkurrenssituation för åkerinäringen bör dock fordonsskatten justeras.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att den tunga trafiken står för en stor andel av de totala utsläppen av bland annat kväveoxider och partiklar. För att minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan är det därför nödvändigt att eventuella skatteförändringar har en tydligt miljöstyrande karaktär.

För att samtidigt både förbättra den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar och minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan och uppnå en önskvärd miljöstyrning föreslår vi nu en

differentiering av fordonsskatten utifrån obligatoriska emissionsnivåer, se avsnitt 10.

Därutöver måste en justering ske i höjande riktning av fordonsskatteskalen i vissa segment för att den bland annat skall uppfylla EG:s minimikrav vad gäller skattenivåer. Se även här avsnitt 10.

## 8.1 Utredningens uppdrag m.m.

Vid översynen av vägtrafikbeskattningen skall utredaren framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter. Hänsyn skall också tas till transportsystemets effektivitet, med utgångspunkt i transportsektorns kostnadsansvar såsom det uttrycks i riksdagens transportpolitiska beslut från år 1998 (jfr prop. 1997/98:56 samt avsnitt 6 ovan). Enligt detta beslut skall grundprincipen vara den, att de skatter och avgifter, som tas ut av trafiken och är transportpolitiskt motiverade, skall grundas på ett väl definierat kostnadsansvar som även tar hänsyn till de externa effekter som trafiken medför.

I utredningsdirektiven beskrivs kortfattat den nya konkurrenssituation som inträtt för den svenska åkerinäringen i och med Sveriges medlemskap i Europeiska unionen (s. 9). De senaste åren har de svenska åkerier som utför internationella transporter och som tidigare varit verksamma på en reglerad marknad blivit aktörer på en gemensam transportmarknad där de konkurrerar med övriga EU-länders åkerier. Den 1 juli 1998 utsattes även inrikestrafiken i medlemsstaterna för konkurrens genom att cabotagetrafiken i princip släpptes fri inom EU. Med *cabotagetrafik* avses rätten att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter i en annan stat utan att ha säte eller vara etablerad i den staten, jämför rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade. Även bilateralt med länder utanför EU har marknaderna öppnats under 1990-talet. En ökande andel av transporter inom samt till och från Sverige utförs nu av åkerier som är etablerade i andra länder och som i huvudsak beskattas i sina hemländer. I vårt uppdrag ingår att vid översynen beakta åkerinäringens konkurrenssituation för de delar av uppdraget som påverkar denna situation.

## 8.2 Bakgrund

I det följande redovisas innehållet i olika beslut som fattats och rapporter som lämnats under senare tid och som behandlar frågor med direkt bäring på åkerinäringens konkurrenssituation. Även vissa skrivelser från branschorgan m.fl. redovisas. Materialet presenteras huvudsakligen i kronologisk ordning efter tillkomstdatum. Sist görs en begränsad ekonomisk-teoretisk utblick angående skatter/avgifters betydelse för den internationella konkurrenskraften.

### 8.2.1 "Växjöstudien"

Institutet för Transportekonomi och Logistik (ITL) vid Högskolan i Växjö genomförde under perioden april-juni 1998 ett projekt om åkerinäringens kostnads- och konkurrensvillkor. Inom ramen för projektet bedömdes konsekvenser av nuvarande och framtida situation och utveckling samt lämnades vissa förslag till åtgärder. Till projektet fanns en styrgrupp knuten med representanter för Svenska åkeriförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

I en rapport den 26 juni 1998 konstateras att de konkurrensnackdelar som svenska åkare har gentemot utländska framför allt ligger i *kostnadsbilden*. De tre största kostnadsposterna är avskrivningar och räntor, drivmedel samt lönekostnader. Lönekostnaderna uppgår till mellan 40 och 45 procent av de totala kostnaderna. Det är den enskilda kostnadspost där skillnaderna i förhållande till utländska företag är störst. Bland andra faktorer som påverkar konkurrensen nämns i rapporten kontroller, sanktioner, verkställighet, cabotage, vägavgifter, drivmedelspriser och miljörestriktioner.

Branschens struktur genomgår en förändring och det skapas stora företag och små nischföretag. De svenska utrikesåkerierna har tappat stora volymer till utländska konkurrenter. De anlitar dels utländska chaufförer, dels utländska dragbilsåkerier samt etablerar verksamheter i andra länder.

Enligt rapporten drabbar skillnaderna i konkurrensförutsättningar, förutom åkerierna, även sysselsättningen, miljön, trafiksäkerheten och samhällsekonomin. Följande missförhållanden och förslag till åtgärder lyfts fram.

- Utländska fordon som trafikerar Sverige tankar inte dieselolja i miljöklass 1. Tankning sker utomlands med förlorade skatteintäkter som följd. En sänkt skatt på energi skulle medföra att de utländska fordonen i stället tankas i Sverige.

- Utländska förare bryter i högre grad (cirka tre gånger oftare) mot svenska regler om kör- och vilotider m.m. än vad svenska förare gör. Utmätta straff verkställs dock inte. I de flesta andra länder drivs böter in på plats eller hålls fordonet kvar tills böterna betalats, vilket borde ske även i Sverige. Det krävs ökade resurser till trafikpolisen och en höjd status för trafikbrotten inom åklagar- och domstolsväsendena.

- Det är för närvarande svårt att kontrollera att vägavgift betalats, eftersom avgift i regel krävs endast för motorvägsdelen av en vägsträckning. För att göra det möjligt för polisen att genomföra en effektiv kontroll bör avgiften gälla sammanhängande vägsträckor.

- Eftersom olika regler gäller för cabotagetrafik och vanlig inrikestrafik bör det finnas en gräns för hur länge cabotagetrafiken skall anses "tillfällig".

#### 8.2.2 SIKA Rapport 1999:5 – Åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation

Statens Institut för KommunikationsAnalys, SIKA, fick i december 1998 regeringens uppdrag att analysera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen (del 1). I uppdraget ingick även att studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för branschutvecklingen och beskattningen (del 2).

Uppdraget kom till efter det att regeringen sommaren 1998 uppvaktats genom en skrivelse gemensamt av Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska åkeriförbundet. Med åberopande av Växjöstudien (se ovan) pekades i skrivelsen på att högre kostnader för svenska åkerier leder till sämre konkurrensförutsättningar jämfört med utländska konkurrenter. Organisationerna krävde därför att åtgärder vidtas för att sänka näringens kostnader med minst 20 procent, samtidigt som tillsynsmyndigheterna ges stärkta resurser för en effektiv och rationell kontroll av efterlevnaden av trafiklagstiftningen.

SIKA genomförde arbetet med uppdragets del 1 i samarbete med representanter för de nämnda organisationerna samt två enskilda åkerier. Faktaunderlag fanns sedan tidigare hos näringens företrädare. Vidare upphandlades två studier. Den ena studien rörde näringens kostnadsförhållanden och utfördes av Öhrlings PriceWaterhouse Coopers. Den redovisades för SIKA den 12 maj 1999. Den andra studien behandlade skatter och avgifter i några utvalda länder, nämligen Danmark, Nederländerna, Polen och Tyskland, i jämförelse med Sverige. Den utfördes av SET Auktoriserade Revisorer och lämnades till SIKA den 29 april 1999.

I konsultrapporten den 12 maj 1999 avseende kostnadsjämförelser visas att de svenska företagen har de högsta personalkostnaderna i jämförelse med de andra undersökta länderna. Även de totala kostnaderna, såväl enligt företagets redovisning som i de kalkylerade standardfallen, var högre för de svenska företagen än de utländska. Danmark, Nederländerna och Tyskland visade en kalkylerad kostnadsnivå för en lång internationell transport som låg mellan 10 och 25 procent lägre än för ett svenskt åkeri med svenska förare. Den totala svenska förarkostnaden var också omkring 20 procent högre än både den tyska och den holländska och cirka 6 procent högre än den danska. Betydande kostnadsskillnader tycks finnas huvudsakligen för tre kostnadsposter som var och en väger ungefär lika tungt, nämligen

1. rörliga kostnader för bränsle, däck och service/underhåll,
2. förarkostnader, och
3. företagskostnader (central administration och kalkylmässig vinst).

I konsultrapporten den 29 april 1999 angående skatter och avgifter pekas på att Tysklands bolagsskatt är mycket hög medan Sverige har jämförelsevis låg bolagsskatt. Sverige har höga arbetsgivaravgifter i förhållande till de andra länderna medan motsvarande danska avgifter är synnerligen låga. I Nederländerna finns en reserveringsmöjlighet för återinvesteringar, som i praktiken innebär förtida direktavdrag, vilket enligt konsulten kan vara synnerligen gynnsamt skattemässigt.

Konsultrapportens beräkningar visar hur det relativa skattestrycket på åkerierna beror av lönekostnadens storlek i förhållande till resultatet. Ju lönsammare åkeriet är, desto fördelaktigare för bolaget är den svenska företagsbeskattningen. När lönekostnaden växer i förhållande till den beskattningsbara inkomsten växer också

det samlade skatte- och avgiftstrycket på svenska aktiebolag jämfört med aktiebolag i de övriga länderna.

Vidare framgår att såväl den tyska som den nederländska dieseloljeskatten ligger högre än den svenska, medan den danska är lägre. De skatteskillnader som finns tycks dock inte slå igenom i marknadspriserna, utan dessa är anmärkningsvärt lika i alla länder utom i Polen, som har en klart lägre prisnivå.

I SIKAs rapport (1999:5 del 1) konstateras att skillnader i fordonsskatt mellan de olika länderna jämfört med övriga registrerade kostnadsskillnader endast har en marginell betydelse. Materialet ger, enligt SIKA, inte heller underlag för antagandet att olikheter i beskattningen av företagen skulle vara orsaken till kostnadsskillnaderna. Företagsbeskattningen är också likartad i de jämförda länderna. Se vidare nedan angående fordonsskatterna.

Institutet drar slutsatsen att det sannolikt finns en betydande skillnad – mellan 20 och 30 procent lägre totalkostnader – mellan det kalkylmässiga kostnadsläget hos många utländska åkerier jämfört med de svenska åkerier som är verksamma på de konkurrensutsatta marknaderna. SIKA menar att dessa kostnadsskillnader till stor del måste tolkas som ett uttryck för förekommande skillnader i totalproduktivitet mellan företag i Sverige som opererar på den höga kostnadsnivån och de studerade utländska företagen, som arbetar på en betydligt lägre kostnadsnivå. Enligt SIKA måste dessa svenska företag vidta åtgärder för att förbättra sin produktivitetsnivå. Detta kan ske bland annat genom strukturförändringar i näringen i riktning mot större enheter, vilket visats i viktiga konkurrentländer, exempelvis i Belgien och i Nederländerna.

Även om totalkostnadsskillnaden främst måste uppfattas som ett produktivetsproblem förekommer enligt institutet vissa skattemässiga och institutionella snedvridningar som, även om de har ett relativt litet genomslag på den totala kostnadsskillnaden, har stor principiell betydelse. Det gäller dels fordonsskatten, dels brister i upprätthållandet av vissa lagar och regler.

Fordonsskatterna skiljer sig mellan länderna och är högre i Sverige än i övriga jämförda länder. Trots att dessa skillnader endast svarar för en liten del av förekommande kostnadsskillnader uppkommer en viss snedvridning av kostnadsläget. Den reella snedvridningen från samhällsekonomisk effektivitetssynpunkt torde motivera att den samlade beskattningen av de utländska

fordonen (och i någon mån de svenska) egentligen borde höjas med hänsyn till de externa kostnader dessa fordon orsakar.

Om den svenska fordonsskatten sänks uppkommer dock ingen ytterligare snedvridning på de marknadssegment som är utsatta för internationell konkurrens. Det volymbestämmande transportpriset bestäms av världsmarknadspriset och en substitution av utländska fordon med svenska påverkar inte de externa effekternas storlek, dvs. vare sig genom skattens trafikdämpande eller internaliserande effekt. Däremot kan en snedvridning uppkomma på icke-konkurrensutsatta marknader, där en icke önskad volymeffekt kan uppstå. Om en skatteanpassning skulle ske, borde den därför begränsas till att avse de fordon som används på konkurrensutsatta delmarknader. SIKA menar också att det finns skäl att överväga en temporär sänkning av den svenska fordonsskatten selektivt för de marknadssegment som är utsatta för internationell konkurrens, i avvaktan på införandet av gemensamma vägavgifter inom EU i enlighet med EU:s vitbok år 1998 (jfr avsnitt 6).

SIKA anser vidare att vissa snedvridningar i konkurrensen uppkommer på grund av brister i genomdrivandet av regelsystemet för lastbilstrafiken i Sverige. Det finns inget säkert underlag som visar omfattningen av regelstridiga beteenden, men institutet menar att det av principiella skäl är viktigt med en enhetlig regel efterlevnad, oavsett i vilket land åkeriet är etablerat och oavsett förarens nationalitet.

En tredjedel av den påvisade skillnaden i totalkostnad beror på skillnader i företagets förarkostnader. SIKA framhåller vikten av att arbetsmarknadens parter analyserar den frågan och drar eventuella slutsatser.

SIKA lämnar i rapporten sammanfattningsvis följande förslag.

– En temporär anpassning av fordonsskatten till nivån i de viktigaste konkurrensländerna bör övervägas för fordon verksamma på konkurrensutsatta delmarknader.

– Definitionen av cabotage bör klargöras genom att begreppet "tillfällig" preciseras. En sådan definition bör dock inte göras alltför snäv eftersom i så fall effektivitetsförluster kan uppkomma.

– Kraftfulla åtgärder bör vidtas så att konsekvenserna av regelöverträdelser för åkerier och förare blir likvärdiga oavsett i vilket land åkeriet är etablerat och oavsett förarens nationalitet. Det innebär sannolikt att sanktionsreglerna måste ses över.



– Statsmakterna bör överväga åtgärder som kan underlätta och stimulera strukturomvandlingen inom näringen i syfte att minska omställningskostnaderna på grund av konkurrensutvecklingen.

– En selektiv sänkning av arbetsgivaravgiften för åkerinäringen bör inte genomföras eftersom man därmed skulle riskera snedvridningar i förhållande till andra branscher och effektivitetsförluster. En översyn av arbetsgivaravgifterna bör därför ske i ett sammanhang.

### **8.2.3 Bilaga 5 till SIKA rapport 1999:5 del 1, Partsgemensamt yttrande över SIKA:s rapport från Svenska åkeriförbundet, Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet**

Branschen hänvisar till den genomgång av åkerinäringens kostnads- och konkurrensvillkor som gjorts vid Högskolan i Växjö, den s.k. Växjöstudien (se ovan), och menar att den visade att svensk åkerinäring har ett högre kostnadsläge än näringen i sina viktigaste konkurrentländer. Man menar också att SIKA:s rapport 1999:5 bekräftar att kostnaderna för svensk åkerinäring med bred marginal överstiger de viktigaste konkurrentländernas. Slutsatsen är att kostnadsnivån försätter svensk åkerinäring i en svår konkurrenssituation.

I synpunkterna pekas på brister i sanktionssystemet och kontrollen av efterlevnaden av lagstiftningen inom trafik- och arbetsmarknadsområdena.

Branschen menar att otydligheten i vad som avses med "tillfällig cabotage trafik" medför påtagliga konkurrensfördelar för utländska åkerier att utföra inrikestransporter av permanent och varaktig karaktär. Begreppet "tillfällig" cabotage trafik bör definieras i svensk rätt för att kunna hindra social och prismässig dumpning på den svenska transportmarknaden.

I synpunkterna förs fram möjligheten till en selektiv lösning liknande den för sjöfarten (och dess särskilda regler för arbetsgivaravgifter inom den näringen).

Branschen avvisar slutligen SIKA:s slutsats att en åtgärd vore att slopa vissa löneslag eller trygghetsförsäkringar.

#### 8.2.4 Utvärdering av SIKA Rapport 1999:5

Dr Lars Kritz har för Näringsdepartementets räkning i en promemoria den 18 juni 2000 utvärderat SIKA Rapport 1999:5. I promemorians inledning ställs frågan "Finns produktivitetsskillnader mellan svenska och utländska åkeriföretag?"

Kritz konstaterar att det empiriska underlaget för rapporten är synnerligen begränsat, men att det ändå ger en "hygglig indikation" på kostnadsläget och vilka kostnadslag som påverkar kostnadskillnaderna (15–25 procent högre totalkostnad per mil för ett svenskt åkeri i förhållande till de utländska i jämförelsen). I promemorian noteras SIKAs slutsats om förekommande skillnader i totalproduktivitet mellan svenska och utländska åkerier och att svenska företag opererar på en hög kostnadsnivå men har lägre produktivitet än konkurrentländernas företag.

Kritz menar att det är en intressant hypotes att skillnaden i kostnadsläge är att hänföra till lägre produktivitet i svenska åkerier och att frågan bör utredas vidare. Han anser det dock svårt både att definiera begreppet "produktivitet" och att mäta det. Produktivitet brukar mätas som kvoten mellan produktion och insatta resurser i produktionsapparaten. Kritz ställer frågan vilket som är det bästa måttet på ett åkeriföretags produktion. Förädlingsvärdet, dvs. försäljningsvärdet minus värdet på inköpta varor och tjänster brukar anses som det bästa produktionsmättet. Förädlingsvärdet kan också definieras som summan av löner, lönebikostnader, avskrivningar och vinst. Produktionen kan även mätas i tonkilometer, fordonskilometer eller fraktintäkter. Ett annat mått är insatta resurser, huvudsakligen arbetskraft och kapital. Arbetskraft kan mätas i antal anställda eller i antal timmar och kapitalinsatserna i antal fordon eller i total lastkapacitet i ton.

Kritz drar slutsatsen att SIKA-rapportens underlag är begränsat och att forskningen om åkerinäringens konkurrenssituation därför måste gå vidare och fler och djupare analyser göras. Kritz föreslår därför att ett forskningsprojekt initieras, som syftar till att analysera hur produktiviteten inom transportsektorn (främst åkerinäringen) kan mätas. En sådan undersökning bör, enligt Kritz, i första hand gälla transporter som är föremål för internationell konkurrens.

### 8.2.5 Ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring

I SIKAs uppdrag att analysera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen (SIKA Rapport 1999:5) ingick, såsom framgått ovan, samråd med berörda parter och delrapport 1 remissbehandlades därför inte. Yttranden kom dock in från Konkurrensverket, SJ och gemensamt från Svenska åkeriförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Även den under år 1998 av regeringen tillsatta Godstransportdelegationen (K 1998:06), se vidare nedan, kom in med skrivelser till regeringen den 31 mars och den 21 september 1999 rörande konkurrensförhållandena för svensk transportnäring.

Mot denna bakgrund beslutade regeringen den 17 februari 2000 att godkänna ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring, som arbetats fram gemensamt inom en arbetsgrupp med representanter för Justitie-, Finans- och Näringsdepartementen och som beskrivits i en promemoria daterad samma dag. I ett antal punkter i promemorian redovisas gruppens förslag till regeringens ställningstaganden beträffande följande:

1. Fortsatt analys i en arbetsgrupp tillsammans med näringen,
2. ökad samverkan för effektiv myndighetskontroll av tung trafik,
3. Schengenavtalet och ökat polissamarbete för harmoniserad kontroll,
4. EU-arbetet – harmonisering i centrum,
5. utredning om framtida vägtrafikbeskattning för långsiktigt hållbara lösningar,
6. kompetensutveckling – att göra en stark svensk sida starkare,
7. vägavgiftslagen – brister rättas till,
8. solvenskraven i yrkestrafiklagstiftningen preciseras,
9. kvalitetssäkring, miljö- och trafiksäkerhetsarbete – målet är världsklass,
10. FoU – för framtidens åkeribransch,

11. statistik för bättre beslutsunderlag,
12. företags- och personbeskattning – generella åtgärder som påverkar branschen,
13. särskilda insatser för småföretagare, samt
14. uppdrag till Godstransportdelegationen att utforma en näringspolitisk strategi för transportnäringen.

Programmet togs därefter upp i propositionen 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. och behandlades av riksdagen i maj 2000 (bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238).

#### 8.2.6 SIKA Rapport 2000:10 Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet

Regeringen gav i regleringsbrevet för år 2000 SIKA i uppdrag att efter samråd med Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket genomföra en översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet.

Vid beräkningen av samtliga kostnader som vägtrafiken orsakar måste hänsyn tas till vägtrafikens marginalkostnader. De typer av externa kostnader som skall uppmärksammas i översynen är de som förutsätts inkluderade enligt det svenska transportpolitiska beslutet och enligt EG-kommissionens vitbok, alltså

- infrastrukturkostnader (slitage- och deformationskostnader),
- trängselkostnader,
- avgasemissionskostnader,
- bullerkostnader, och
- olyckskostnader.

I rapporten saknas dock beräkningar av vilka intäkter ett sådant system hade förväntats kunna generera.

Att avgifterna är marginalkostnadsbaserade betyder att de grundats på den samhällsekonomiska kostnad som orsakas av (marginellt) tillkommande trafik. Denna kostnad har en intern del, alltså en del som trafikutövarna kan antas beakta utan central (statlig eller kommunal) styrning och som därmed i princip inte är prisrelevant. Den interna marginalkostnaden kan hänga samman med exempelvis trafikutövarens egen tidsåtgång för transporten, slitaget på de egna för transporten nyttjade fordonen eller den egna

bränsleförbrukningen. Det finns även en intern del i de marginella trängsel – och olyckskostnaderna. Däremot är det svårt att urskilja en intern kostnadskomponent för avgas- och bulleremissionen, dvs. hela den marginella avgas- och bulleremissionskostnaden är extern och prisrelevant.

Om man från den samhällsekonomiska marginalkostnaden för tillkommande trafik drar den interna delen kvarstår *en extern del*, dvs. en samhällsekonomisk marginalkostnad, som trafikutövaren kan antas bortse från så länge ingen avgift tas ut från honom. Det är denna del som är prisrelevant (eller avgiftsrelevant).

Jämför också avsnitt 7.2.5.

### 8.2.7 "Jönköpingsrapporten" – Åkerinäringens samhällsekonomiska betydelse

I en rapport från Internationella Handelshögskolan i Jönköping (sommaren 2000), Åkerinäringens samhällsekonomiska betydelse, behandlas åkerinäringen i ett samhällsekonomiskt perspektiv. De slutsatser och insatsförslag som lämnas i rapporten kan kort sammanfattas på följande sätt (s. 58–60).

Åkerinäringen spelar en stor och växande roll för svenskt näringsliv och dess konkurrenskraft. Vägtransporter av gods har ökat sin marknadsandel högst väsentligt under de senaste 30 åren. Det är inte främst godsmängderna som ökat utan medeltransportlängden för det gods som transporteras. Detta speglar dels den ökade internationella handeln med bearbetade varor, dels industriföretagens allt vidare sökande av insatsvaruleverantörer och den växande uppsplittringen geografiskt av olika produktionssteg.

Transportkostnaderna utgör tillsammans med övriga geografiska transaktionskostnader ett mått på friktionen i samhällsekonomin. När friktionen är hög fungerar den som ett handelshinder som gör det möjligt att upprätthålla ineffektiv produktion i olika regioner på grund av att det är olönsamt att transportera de aktuella varorna från andra regioner där produktionen är mera kostnadseffektiv. När transportkostnaderna sänks genom att logistiksektorn blir mer effektiv leder detta till minskad friktion och därmed till att handelshindren reduceras. Med sjunkande transportkostnader ökar företagets frihet att lokalisera sin produktion till de regioner som erbjuder lägst produktionskostnader. Transportkostnaderna spelar alltså en högst väsentlig roll för dynamiken och tillväxten i

samhällsekonomi. Det är därför ett väsentligt samhällsintresse att se till att transporter kan ske till lägsta möjliga kostnad.

I rapporten dras bland annat slutsatsen att åkerinäringens framtida roll i samhället är betingad av den politik visavi åkerinäringen som statsmakterna driver. Detta gäller bland annat utbyggnad och underhåll av väginfrastrukturen, kostnadsbelastningen på och regleringen av vägtransporterna och företagsbeskattningen i allmänhet.

Åkerinäringen har ett antal karakteristiska drag. Ett sådant drag är att det genomsnittliga arbetsstället är mycket litet. Åkerinäringen domineras av småföretag. Ett annat slående drag är att det är en bransch med en låg utbildningsintensitet mätt i termer av andelen sysselsatta med lång högskoleutbildning. Dessa drag har stor betydelse för branschens långsiktiga utvecklingsmöjligheter. Små företag och låg kunskapsintensitet betyder att branschens egen utvecklingspotential med all sannolikhet är förhållandevis låg.

För varje bransch gäller att lönsamheten bestäms av avvägningen mellan kostnader och produktivitet. Om vi antar att branschen har relativt begränsade möjligheter att påverka sina kostnader så kommer lönsamheten i hög grad att bestämmas av produktivitetens utvecklingen. Ett grundläggande kostnadselement är ju att varje lastbil behöver en förare. Vad som i detta läge kan höja produktiviteten är större lastbilar, högre hastighet och bättre fyllnadsgrad. Alla dessa faktorer har emellertid ett tak som ej kan överskridas. Vad som i det läget återstår är att erbjuda kunderna bättre och fler tjänster. Ett problem i detta sammanhang är att åkerinäringen har relativt låg utvecklingskapacitet inom branschen. För att kompensera detta förhållande vore det önskvärt att det för branschen startades ett branschforskningsinstitut med uppgift att utveckla tilläggstjänster för åkeriföretagen. En naturlig lokalisering för ett sådant institut är något av de tre ledande logistikcentra i landet, nämligen Jönköping, Helsingborg och Göteborg. Branschen behöver också utveckla sitt forsknings- och utvecklings-samarbete med universitet och högskolor som ett led i skapandet av nya tjänster.

För de större företagen i åkerinäringen behövs med all sannolikhet ett managementutvecklingsprogram. Det behövs å ena sidan ett mer operativt inriktat utvecklingsprogram för yngre chefer och å andra sidan ett mer strategiskt inriktat utvecklingsprogram för företagsledare (och blivande företagsledare) i branschen. Lämpligen

bör sådana program utvecklas i samarbete med någon handels-högskola.

#### 8.2.8 Godstransportdelegationens skrivelse om vissa fordonsskattefrågor

Regeringen (Kommunikationsdepartementet) tillsatte i juni 1998 en kommitté med uppgift att öka samverkan mellan godstransport-systemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. Delegationen skulle följa utvecklingen på godsområdet samt utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt med syfte att effektivisera godstransportsystemet och göra det säkert och ekologiskt hållbart. Genom tilläggsdirektiv ålades delegationen även att lämna förslag till en näringspolitisk strategi för de svenska transportföretagen, omfattande riktlinjer för såväl nationellt som internationellt arbete, samverkansformer etc. Kommittén kallades Godstransportdelegationen.

I en skrivelse till regeringen (Näringsdepartementet) den 31 mars 2000 lämnade Godstransportdelegationen sin syn på vissa fordonsskattefrågor. Delegationen, som anser att utvecklingen av harmoniserade internationella spelregler på den gemensamma transportmarknaden inom EU är av central betydelse, konstaterar med tillfredsställelse att flera av punkterna i regeringens handlingsprogram för åkerinäringen behandlar de frågorna. Godstransportdelegationen understryker vikten av en rättvis prissättning av transporter inom unionen och av att svensk beskattning anpassas till den internationella utvecklingen mot en ökad territoriell prissättning. Delegationen konstaterar vidare att den nuvarande fordonsbeskattningen innebär en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan svenska och utländska åkerier med fortsatt risk för utslagning av företag och svensk sysselsättning inom näringen. En tillfällig sänkning av fordonsskatten till den av EU fastställda miniminivån bör därför genomföras för sådana tunga fordon som i första hand är utsatta för internationell konkurrens, i avvaktan på den aviserade utredningen om den framtida vägtrafikbeskattningen, dvs. denna utredning.

### 8.2.9 Godstransportdelegationens slutbetänkande

Godstransportdelegationen redovisade sitt arbete i slutbetänkandet Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi (SOU 2001:61) i juni 2001.

Godstransportdelegationen konstaterar att samtliga transportpolitiska delmål måste uppnås på sikt och att hållbarhetsbegreppet innefattar såväl social som ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Trots ett pågående miljöarbete återstår, enligt delegationen, flera problem med bland annat den ekologiska hållbarheten i godstransporterna i Sverige och Europa, varav koldioxidutsläppen är det enskilt största. En central fråga är därför utveckling av alternativa bränslen inom främst vägtrafiken.

Delegationen har genomfört en särskild analys av olika typer av regelverk som påverkar godstransporterna, såväl mer generella (bl.a. tull, statistik, farligt gods) som trafikslagsrelaterade. I vissa fall har regelverken uppfattats som hinder för utveckling av effektiva och hållbara godstransporter.

Godstransportdelegationen menar, att en av de mest centrala frågorna för att uppnå effektiva och hållbara godstransporter är att genomföra de principer om ett rättvisande kostnadsansvar för godstransporter som redovisas i 1998 års beslut (prop. 1997/98:56) om svensk transportpolitik och i EG-kommissionens vitbok från samma år. Principerna om "user pays" och samhällsekonomisk marginalkostnad som bas för trafikavgifterna bör tillämpas så brett som möjligt.

Delegationen anser att svenska transportföretag bör ha minst likvärdiga verksamhetsvillkor som våra grannländers företag på en gemensam transportmarknad. Delegationen föreslår vissa näringspolitiska riktlinjer för bland annat stöd till miljöarbete, minskade särkrav i regelverk samt EG-harmonisering och analys av skatters konkurrenseffekter.

Godstransportdelegationen konstaterar att effektiva och hållbara godstransporter i Sverige enbart kan uppnås genom ökat internationellt arbete vid sidan av nationella insatser. En bred samverkan med näringslivet i detta arbete är viktigt.

Specifikt i fråga om vägtrafikbeskattningen anser delegationen att nuvarande skattesystem inom tung trafik på väg är problematiskt bland annat från konkurrenssynpunkt. Ett nytt avgiftssystem bör i ökad utsträckning bygga på principen om samhällsekonomisk marginalkostnad och vara mer direkt kopplat



till utnyttjandet av infrastrukturen och mer oberoende av transportörens hemvist än i dag. En övergång från dagens fordons- och bränslebaserade beskattning mot en kilometerskatt torde ligga i linje med detta synsätt. Regeringen bör, enligt delegationen, inom EU kraftfullt arbeta för ett snabbt införande av nya regler i Sverige och inom unionen som medger en mer effektiv prissättning av vägtransporter.

Delegationen framhåller svensk åkerinäringens betydelse och vikten av att behålla och stärka näringen. Delegationen konstaterar att den svenska åkerinäringen förmodligen är världsledande när det gäller miljöanpassade godstransportlösningar. För att ge näringen med sina konkurrentländer likvärdiga konkurrensförutsättningar är det enligt Godstransportdelegationen angeläget att Sverige verkar för en harmonisering inom EU av skatter och avgifter samt regelverk och deras tillämpning. Delegationen hänvisar till regeringens handlingsprogram för svensk åkerinäring och de åtgärder som föreslås där och som på framför allt längre sikt kan stärka näringens konkurrenskraft. Godstransportdelegationen pekar på vikten av att handlingsprogrammet kompletteras med åtgärder som leder till konkurrensförbättringar även på kort sikt och menar att ett första steg mot en harmonisering skulle kunna vara en sänkning av den fasta fordonsskatten på tunga lastbilar till EG:s miniminivå (jfr delegationens skrivelse till regeringen som redovisats ovan).

#### 8.2.10 Skrivelser som har lämnats över till utredningen

Sveriges Industriförbund (numera Svenskt Näringsliv) och Svenska åkeriförbundet har var för sig i skrivelser till regeringen (Finansdepartementet) den 9 februari 2000 respektive den 5 juni 2000 lämnat synpunkter på beskattningen av den svenska åkerinäringen. Dessa skrivelser har lämnats över till oss.

I anslutning till EG-kommissionens vitbok Rättvisa trafikavgifter: En modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU (se avsnitt 6.2) menar Sveriges Industriförbund i sin skrivelse att enhetliga avgiftsprinciper bör ge likvärdiga spelregler för transportmarknaden mellan medlemsstaterna samt mellan och inom transportslagen. Väl dokumenterade men schabloniserade externa kostnader bör så långt möjligt internaliseras. Industriförbundet

avvisar förslaget till en ny kilometerskatt och anför som skäl för ställningstagandet svårigheten att få fram tillräckligt detaljerade data för att ange marginalkostnaderna. Förbundet föredrar i stället gällande bränsleskatter, med en skattebelastning som är beroende av avstånd, differentierad efter bränslekvalitet och typ av bränsle. Industriförbundet framhåller att Sveriges kostnadsläge och geografiska situation måste vägas upp av en förhållandevis lägre skatte- och avgiftssituation.

Även Svenska åkeriförbundet behandlar frågan om införandet av ett kilometerskattesystem. Förbundet pekar på en rad förutsättningar som måste vara uppfyllda för att ett sådant skall kunna införas i Sverige. Detta kan ske endast om det införs i övriga EU-länder. Sveriges speciella förhållanden måste vidare beaktas när det gäller mindre trängsel på vägnätet, lägre emissioner till följd av landets geografi, landets glesa befolkning och miljöegenskaperna hos dieseloljan av miljöklass 1 samt den högt utvecklade trafik-säkerheten. En kilometerskatt får inte innebära en högre, icke harmoniserad skattenivå för den svenska tunga lastbilstrafiken. Systemet måste vara enkelt att tillämpa och måste beakta integritetsaspekterna. Investeringskostnaderna för fordonsägaren måste vara låga. Det måste finnas en förståelse och acceptans för den tekniska utformningen och möjligheterna till fusk måste vara begränsade.

#### 8.2.11 Svenska åkeriförbundets skrivelse till utredningen den 12 december 2001 med synpunkter och förslag

Åkeriförbundet (SÅ) hänvisar till det av riksdagen antagna handlingsprogrammet för svensk åkerinäring (avsnitt 8.2.5 ovan) och anser att regeringen är förpliktigad att vidta skyndsamma åtgärder som förbättrar svensk åkerinäringens konkurrenssituation. Förbundet hänvisar också till Godstransportdelegationens arbete (avsnitt 8.2.8 och 8.2.9) och dess förslag om sänkt fordonsskatt. Därefter föreslås följande åtgärder.

##### **Lönebikostnaderna**

Såväl rapporten från Växjö Universitet (1998) som SIKAs studie (1999) visar att lönebikostnaderna, dvs. arbetsgivaravgifterna, är den kostnadspost som tynger svensk åkerinäring mest i

konkurrenshänseende. Enligt en rapport (daterad 2001-11-08) från Ragne Wiberg, f.d. kanslichef vid Kommunikationsdepartementet och expert på EU-relaterade transportfrågor, föreligger det inga hinder enligt EG-rätten för en enskild medlemsstat att sänka arbetsgivaravgifterna för en enskild bransch.

Liknande åtgärder har dessutom redan skett i Sverige för företag i t.ex. Norrland och till en enskild näring, sjöfarten, genom sjöfartsstödet.

SÅ önskar därför att en sänkning av arbetsgivaravgifterna för svensk åkerinäring kommer till stånd med målet att detta, tillsammans med andra åtgärder, sänker svensk åkerinäringens kostnadsläge så att det motsvarar det i konkurrentländerna (cirka 20 procent längre).

### **Fordonsskatten**

Fordonsskatten för tunga lastbilar bör sänkas till EU-miniminivå. Därutöver föreslår SÅ en ytterligare sänkning i enlighet med EU-miniminivå för lastbilar med luftfjädring. En sänkning av fordonsskatten har som tidigare nämnts även föreslagits av Godstransportdelegationen och SIKA.

### **Drivmedelsskatterna**

SÅ föreslår att drivmedelsskatten sänks till EU-miniminivå för miljöklass 1-dieseln. En sådan sänkning skulle leda till att de utländska åkarna som opererar i Sverige skulle välja att tanka den svenska dieseln i större utsträckning än vad som i dag är fallet. Det skulle leda till att skatteintäktsbortfallet av en skattesänkning inte skulle bli så stort samt att miljön förbättrades eftersom den svenska dieseln är världens renaste diesel.

### **Miljödifferentialiserade skatter**

Utöver de ovan föreslagna sänkningarna av fordonsskatten föreslår SÅ att lagstiftningen ändras så att det görs möjligt att sänka fordonsskatten för kommande Euro 4 lastbilar. Sänkningen bör gälla till dess att Euro 4 blir obligatorisk, dvs. den enda miljöklass som får säljas av nya lastbilar.

När det sker sänks fordonsskatten i stället för lastbilar i Euro 5 osv. En sådan åtgärd skulle påskynda en förnyelse av fordonsparken vilket skulle få positiva miljöeffekter. I dag är Euro 3 obligatoriskt.

### **Avslutning**

Svensk åkerinäringens kostnadsläge ligger cirka 20 procent över konkurrentländerna. SÅ önskar att en kombination av ovanstående förslag till åtgärder vidtas för att sänka svensk åkerinäringens kostnadsläge med cirka 20 procent.

#### **8.2.12 Utredning om effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott, m.m.**

Regeringen har den 14 juni 2001 beslutat tillkalla en särskild utredare för att skapa effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott (dir. 2001:50). Utredaren skall överväga behovet av att ändra det svenska regelverket för att i större utsträckning än i dag förmå utländska förare – och i förekommande fall utländska fordonsägare – att betala böter och avgifter som har ålagts för förseelser mot trafiklagstiftningen. Om utredaren finner att det finns ett sådant behov skall han föreslå lämpliga förändringar i regelverket. De nya reglerna skall uppfylla grundläggande krav på rättssäkerhet, vara proportionerliga och inte vara diskriminerande på grund av nationalitet. Vidare skall reglerna vara tillämpliga endast på böter som ådömts för och avgifter som fastställts på grund av förseelser mot trafiklagstiftningen och således inte gälla utanför denna lagstiftning.

#### **8.2.13 Ekonomisk teori**

Enligt gängse nationalekonomisk teori anses miljöregleringar (i begreppet ingår även ekonomiska styrmedel som miljöskatter) medföra ökade kostnader och därmed negativ påverkan på företagens internationella konkurrenskraft. Tillgången till produktionsfaktorer och priserna på dessa (arbetskraft, naturresurser, energi och kapital) är avgörande. Ett företag eller ett lands konkurrens-

kraft härrör från dess möjligheter att nyttja komparativa fördelar i form av större tillgång och lägre kostnader.

Under senare år har dock den traditionella uppfattningen ifrågasatts. I frontlinjen för denna uppfattning går Harvard-professorn i företagsekonomi *Michael E Porter*. Porter menar att de traditionella nationalekonomerna måste "knuffa ned" tänkandet om priskonkurrens och låta kvalitetskonkurrens och försäljningsansträngningar få ett större inflytande i teorin. Enligt hypotesen kan en alltför god tillgång på billiga produktionsfaktorer på sikt underminera snarare än förbättra konkurrenskraften, eftersom företagen inte tvingas att ständigt effektivisera produktionen. Ett exempel utgör Japan, som länge har haft höga bensinpriser, vilket bidragit till att man där har utvecklat energisnåla bilar och annan energisnål teknik. Detta står i skarp kontrast till utvecklingen i exempelvis Ryssland.

Porter och Claas van der Linde menar i artikeln *Towards a New Conception of the Environment – Competitiveness Relationship*, *Journal of Economic Perspectives* (vol. 9, nr 4 s. 97–118), att miljöregleringar av "rätt sort" kan ge bättre produktivitet-utveckling och därmed förbättrad konkurrenskraft. Med "rätt sort" menas bland annat att miljöregleringen (eller miljöskatten) skall

- leda till att ineffektivitet avslöjas och att maximala förutsättningar skapas för företag att vara innovativa,

- vara resultatbaserad och inte metabaserad, dvs. att man i så stor utsträckning som möjligt skall ställa krav endast på utsläppsmängder i stället för användning av viss teknik eller vissa metoder,

- undanröja osäkerhet om investeringsbeslut i framtiden.

Porter och van der Linde framhåller att företagen "i ryggen" måste ha en stringent miljöpolitik, som ger stabila spelregler under en längre tid. Med en sådan miljöpolitik kan det allmänna miljömedvetandet höjas. Konsumenternas preferenser förändras och därmed utsätts företag för påtryckningar, som de måste anpassa sig efter. Porter och van der Linde medger att strikta miljöregleringar även kan ge kostnader, särskilt på kort sikt och att det gäller att vara medveten om dessa. Med rätt sorts reglering kan man stimulera en innovationsprocess, som gör att företagen ökar kvaliteten på produkten eller effektiviserar i produktionen, och kostnaderna kan minskas eller neutraliseras. På lång sikt kan det dessutom innebära en positiv omstrukturering. Vissa företag konkurreras ut samtidigt som nya, mer miljövänliga och effektiva

företag kommer in på marknaden. De inhemska företagen kan även vara "först på plan" på nya världsmarknader, om regleringarna inom miljöområdet framöver skärps transnationellt.

En miljöskatt som täcker externa effekter och alltså ger lägre skatt för produkter eller produktion med lägre miljöpåverkan kan vara en sådan av "rätt sort", om den samtidigt inte ger teknik-inlåsning och heller inte ändras från tid till annan.

Porterhypotesen bygger på antagandet att det finns outnyttjade möjligheter att förbättra och effektivisera företagens produktion och organisation, medan den sedvanliga teorin bygger på att företag redan är rationella, effektiva och vinstmaximerande. Det är samtidigt svårt att hitta något empiriskt stöd i nationalekonomisk teori som bygger på dessa antaganden.

Möjligheten att öka produktkvaliteten eller effektivisera produktionen skiljer sig naturligtvis åt mellan branscher, vilket gör det svårt att dra några generella slutsatser. En invändning mot Porterhypotesen är att företagen kommer att använda resurser för att öka miljökvaliteten i stället för att investera inom andra områden som kan ge högre produktivitet utveckling. – Se även t.ex. Skatter, miljö och sysselsättning (SOU 1997:11) och Effektiv användning av naturresurser (SOU 2001:2).

### 8.3 Ytterligare fakta m.m.

#### 8.3.1 Viss statistik

Enligt statistik som Statistiska Centralbyrån (SCB) tagit fram på uppdrag av SIKÄ (2001-11-29) minskade mängden gods som svenska lastbilar transporterade under *andra kvartalet 2001* med 10 procent jämfört med motsvarande period föregående år.

Svenska lastbilar transporterade 81 miljoner ton gods under perioden. Av denna godsmängd transporterades 98 procent i inrikes trafik och två procent i utrikes trafik. Den yrkesmässiga trafiken transporterade 89 procent av godsmängden inom Sverige.

Danmark, Finland, Norge och Tyskland dominerade både som avsändarland och mottagarland av gods. Merparten, 61 procent, av det gods som lastades i Sverige med utrikes destination transporterades till Norge.

Svenska lastbilar utförde ett transportarbete på 8 835 miljoner tonkm under andra kvartalet 2001. Den yrkesmässiga trafiken

utförde 93 procent av transportarbetet i inrikes trafik. Trafik till, från och i utlandet svarade för 12 procent av det totala transportarbetet under perioden. Det betyder att 88 procent av det totala transportarbetet under perioden skedde inom landet.

Motsvarande statistiska uppgifter för *tredje kvartalet 2001* visar att mängden gods som svenska lastbilar transporterade minskade med 6 procent jämfört med motsvarande period året innan (mot 10 procent föregående kvartal).

Svenska lastbilar transporterade 75 miljoner ton gods under tredje kvartalet. Totalt kördes 594 miljoner kilometer, varav 89 procent i inrikes transporter, dvs. där både lastning och lossning av godset skedde i Sverige. Det inrikes trafikarbetet minskade något under perioden. I Vägverkets mätningar av trafiken på det statliga vägnätet syns däremot en ökning av lastbilstrafiken under denna period. Den rimliga förklaringen är, enligt SIKÅ, att det är den utländska trafiken som ökat.

Danmark, Norge och Tyskland dominerade både som mottagarland och avsändarland av gods som transporterades i utrikes trafik under tredje kvartalet.

### 8.3.2 Våra internationella jämförelser angående fordonsskatten

Inför våra överväganden rörande åkerinäringens konkurrenssituation har vi försökt skapa oss en bild av hur konkurrenssituationen rent faktiskt ser ut, vilka fordon som används i den konkurrensutsatta trafiken och hur dessa fordon beskattas i Sverige jämfört med några andra länder. Efter samråd med Svenska åkeriförbundet har vi valt att jämföra med våra nordiska grannländer samt de länder som svenska åkare i störst utsträckning trafikerar, dvs. Danmark, Finland, Nederländerna, Norge och Tyskland.

I den internationella trafik som svenska åkerier bedriver förekommer vanligen fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn, eftersom denna kombination är väl anpassad för regelverket i de flesta europeiska länder. Den används dock även i hög grad av svenska åkerier inom landet. Därmed anpassas trafiken inom landet på ett naturligt sätt till trafiken utomlands och gör det möjligt att utnyttja fordonen eller delar av dem i såväl nationell som internationell trafik. Exempelvis kan en påhängsvagn utan dragbil

transporteras till Sverige med färja och köras vidare inom landet med en svensk dragbil. På motsvarande sätt kan en svensk påhängsvagn lämnas vid lastning och lossning vid en färja, medan dragbilen används för andra transportuppgifter. Enligt Åkeriförbundets uppfattning ökar användningen av dragbilar successivt i antal, samtidigt som fordonskombinationen är utsatt för en stark konkurrens från utländska åkeriföretag som bedriver trafik i Sverige.

Vi har mot bakgrund av nu redovisade fakta valt ut två *typfordon* för att få ett underlag för jämförelser mellan de olika ländernas skatteuttag. Utifrån antalsuppgifter från Vägverket har vi valt dels en tvåaxlig dragbil med en bruttovikt om 18 ton, dels en tre- eller fleraxlig dragbil med en bruttovikt om 24 ton. I början av år 2002 fanns det enligt Vägverkets statistik drygt 4 000 fordon av den första typen registrerade (varav cirka 3 000 fordon i trafik), medan det fanns nästan 5 000 fordon av den andra typen registrerade (varav drygt 3 500 fordon i trafik).

Av de uppgifter vi fått från Åkeriförbundet framgår att det till dessa två typer av dragbilar i de flesta fall används treaxliga påhängsvagnar med en bruttovikt om 24 ton. I den internationella trafiken utanför Norden, som bedrivs av svenska åkerier, används som regel dragbilar med en bruttovikt om 18 ton. Detta beror på att det i de flesta länder utanför Norden tilläts en bruttovikt om maximalt 40 ton för femaxlade kombinationer. Genom de använda kombinationerna kan fordonen därmed få med sig mesta möjliga last. Dragbilar med 24 tons bruttovikt används i inrikestrafik och nordisk trafik.

Av tabell 1 i bilaga 5 framgår den ungefärliga skattebelastningen för de två typfordonen i de länder vi valt att jämföra med. Den visar att den svenska fordonsskatten inklusive vägavgift ligger högst av länderna i jämförelsen, 5 000 respektive 8 000 kronor över nivån i Nederländerna, som ligger näst högst. Det bör dock noteras att några uppgifter till jämförelsen inte har lämnats av Tyskland.

Det skall redan här sägas att några exakta jämförelser inte låter sig göra. Anledningen till detta är främst att alla länder har olika system för skatteuttag av vägtrafiken och att bestämmelser om tillåtna vikter och dimensioner för den tunga trafiken skiljer sig åt.



## 8.4 Sänkt skatt med hänsyn till åkerinäringens konkurrenssituation?

### 8.4.1 Utgångspunkter – summering inför våra överväganden

Ovan har den svenska åkerinäringens konkurrenssituation beskrivits. Vari består då den huvudsakliga skillnaden mellan Sverige och andra länder när det gäller konkurrenssituationen? Vi vill inför våra överväganden framhålla följande i detta avseende.

### A Skatter och avgifter

I bakgrundsmaterialet till SIKA rapport 1999:5 har jämförelser gjorts mellan förhållandena i Danmark, Nederländerna, Polen, Sverige och Tyskland. När det gäller skatter och avgifter pekas i rapporten på att Tysklands bolagsskatt är mycket hög, medan Sverige har jämförelsevis låg bolagsskatt. Sverige har höga arbetsgivaravgifter, dvs. s.k. lönebikostnader, i förhållande till de andra länderna, medan motsvarande danska avgifter är synnerligen låga. I Nederländerna finns dessutom en reserveringsmöjlighet för återinvesteringar, som i praktiken innebär förtida direktavdrag, vilket i rapporten bedöms som skattemässigt gynnsamt.

Det bör redan här strykas under att det i den konsultrapport som ingår som underlag för SIKA-rapporten anmärks att det är svårt att göra några direkta jämförelser mellan länderna. Det konstateras också att konsultrapportens avsnitt om vägavgifter och fordonsskatter är oklart och att institutets analys och slutsatser därför inte har grundats på innehållet i det avsnittet. Vilket underlag som i stället lagts till grund för jämförelserna om vägtrafikskattebelastning framgår dock inte av rapporten.

SIKA konstaterar att den svenska *fordonsskatten* är högre än i övriga jämförda länder. Institutet drar dock slutsatsen att skillnaderna i fordonsskatt jämfört med övriga registrerade kostnadsskillnader endast har en marginell betydelse. Trots att dessa skillnader endast svarar för en liten del av förekommande kostnadsskillnader uppkommer, enligt SIKA, en viss snedvridning av kostnadsläget. Om den svenska fordonsskatten sänks blir det ingen ytterligare snedvridning på de marknadssegment som är utsatta för internationell konkurrens. Däremot kan en snedvridning uppkomma på icke-konkurrensutsatta marknader, där

en icke önskad volymeffekt kan uppstå. Om en skatteanpassning skulle ske, borde den därför, menar institutet, begränsas till att avse de fordon som används på konkurrensutsatta delmarknader.

Enligt en motsvarande jämförelse, som gjorts av det tyska åkeriförbundet BGL, har den tyska åkerinäringen de högsta fordonsskatterna, medan de svenska ligger i mellanskiktet bland övriga EU-länder. När det gäller det tyska skatteuttaget bör dock noteras att skatteskalorna har differentierats utifrån vilka avgaskrav motorn godkänts enligt. Detta medför att en omedelbar jämförelse inte är möjlig. – Hur det totala tyska skatteuttaget kommer att utformas i detalj när den aviserade kilometerskatten införs är ännu inte känt, se bilaga 5.

Vi har även tagit del av en dansk utredning, som under år 2000 gjorts inom Trafikministeriet. De slutsatser som dras där pekar i samma riktning som de ovan nämnda studierna.

Av de jämförelser utredningen själv har gjort avseende fordonsskatt och vägavgift mellan olika länder kan utläsas att det inte föreligger några avgörande skillnader i skattebelastning mellan Sverige och övriga jämförda länderna, dvs. Danmark, Finland, Nederländerna, Norge och Tyskland (jfr tabell 1 i bilaga 5), även om Sverige ligger högst.

En aktuell jämförelse mellan Sverige och ett antal viktiga konkurrentländer beträffande *dieseloljebeskattningen* visar att den genomsnittliga skattenivån för ett antal jämförbara länder (se tabell 4 i bilaga 5) uppgår till 3 872 kr/m<sup>3</sup>, medan den svenska skattenivån ligger på 3 121 kr/m<sup>3</sup>, vilket är under genomsnittet i jämförelsen.

De höga svenska *arbetsgivaravgifterna* medför dock att kostnaderna för svenska åkeriföretag är betydligt högre än i konkurrentländerna. Detta konstateras i såväl den ovan beskrivna Växjöstudien som av SIKÅ. Av Växjöstudien framgår att de konkurrensnackdelar som svenska åkare har gentemot utländska åkare framför allt ligger just i kostnadsbilden. Lönekostnaderna uppgår till mellan 40 och 45 procent av de totala kostnaderna och det är den enskilda kostnadspost där skillnaderna i förhållande till utländska företag är störst. Enligt SIKÅ rapport 1999:5 är det kalkylmässiga kostnadsläget hos utländska åkerier jämfört med de svenska åkerier som är verksamma på de konkurrensutsatta marknaderna mellan 20 och 30 procent lägre. Dessa kostnads-skillnader tolkas som ett uttryck för förekommande skillnader i totalproduktivitet mellan företag i Sverige som opererar på den höga kostnadsnivån och de studerade utländska företagen som

arbetar på en betydligt lägre kostnadsnivå. SIKA drar slutsatsen att den svenska åkerinäringens problem inte i första hand beror på ett för högt vägtrafikskattetryck utan på branschinterna problem, vilka beskrivs i termer av bristande effektivitet för näringen i stort. Svenska företag måste därför vidta åtgärder för att förbättra sin produktivitetsnivå, exempelvis genom strukturförändringar i näringen mot större enheter, vilket gjorts i viktiga konkurrentländer, exempelvis Belgien och Nederländerna. – Jämför också de slutsatser som har dragits i den s.k. Jönköpingsstudien ovan.

Här kan också noteras dr Lars Kritz utvärdering av SIKAs rapport (jfr avsnitt 8.2.4 ovan), där han uppmärksammar svårigheterna att på ett riktigt sätt mäta produktiviteten inom transportnäringen. Han framhåller att metodproblemen för en sådan mätning inte är lösta och föreslår ett forskningsprojekt med syfte att analysera hur produktiviteten inom transportsektorn (främst åkerinäringen) kan mätas. En sådan undersökning bör, enligt Kritz, i första hand gälla transporter som är föremål för internationell konkurrens.

## **B Cabotagetrafik och ”utflaggning”**

Från åkerinäringens sida har uttryckts oro för att den fria cabotagetrafiken skulle utgöra ett allvarligt hot mot svenska åkare. Detta har dock inte kunnat påvisas i någon större omfattning. Ett memento är dock, att enligt en dom den 31 oktober 2001 av Länsrätten i Skåne län (mål nr 2399-00) kan utlandsregistrerade släpvagnar användas i yrkesmässig trafik i Sverige i obegränsad utsträckning. Den internationella trafiken i Sverige med utländska fordon har också ökat. Domen har överklagats och avvaktar prövning i högre instans.

Enligt uppgifter från Eurostat (EU:s statistikmyndighet) har cabotagetrafiken ökat betydligt sedan år 1991. Enligt denna statistik svarade dock cabotagetransporterna under år 1998 för endast 0,20 procent av allt transportarbete som utfördes inom EU/EES. För år 1997 var siffran 0,24 procent. Samtidigt svarade åkerier från BeNeLux-länderna för 60 procent av det totala cabotaget inom området under år 1997. För Sveriges del var motsvarande siffra 7 procent. Under detta år utfördes 68 procent av samtliga cabotagetransporter i Tyskland, medan endast 1,8 procent av cabotaget inom EU utfördes i Sverige. Dessa siffror

kan jämföras med det förhållandet att endast 0,75 procent av de nationella transporter i Tyskland utfördes av icke-tyska åkerier.

Från åkerinäringens sida har pekats på att det verkliga antalet cabotagetransporter kan vara betydligt högre än vad statistiken utvisar, eftersom mörkertalet kan antas vara stort. Vad som hittills kommit fram om cabotagetransporternas betydelse för konkurrenssituationen ger dock inte något klart belegg för att de skulle utgöra en konkurrensnackdel som särskilt missgynnar svensk åkerinäring.

Samma slutsats kan dras när det gäller det påstådda problemet med "utflaggning". Åkeribranschen har uttryckt farhågor för att konkurrenssituationen i ett längre perspektiv innebär en fortsatt risk för utslagning av företag och svensk sysselsättning inom näringen och att svenska åkerier tvingas flytta hela eller delar av verksamheten utomlands. Bland annat har pekats på risken att svenska företag hyr fordon registrerade i andra länder med gynnsammare kostnadsbild. En utbredd utflaggning skulle bland annat leda till minskade fordonsskatteintäkter och intäkter från bränslebeskattningen. Inte heller något sådant hot har dock kunnat beläggas.

### **C Billigare arbetskraft**

Det finns faktorer som i andra hänseenden gynnar svenska åkare. Exempelvis tillåts här i viss utsträckning (utlandstrafik) tredjelandsschaufförer, dvs. i praktiken billigare arbetskraft, vilket ger en viss konkurrensfördel. Av betydelse i detta sammanhang är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 484/2002 av den 1 mars 2002 om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 i syfte att införa ett förartillstånd. Ett inom EU enhetligt förartillstånd skall enligt förordningen i första hand gälla för förare från tredje land, dvs. länder utanför EU/EES, men kan längre fram krävas för alla förare. De nya bestämmelserna träder i kraft den 19 mars 2003.

Det krävs enligt förordningen att tredjelandsförare betalas avtalsenliga löner för det land där det aktuella åkeriet har sitt säte. Detta torde, enligt vår preliminära bedömning, innebära att den nämnda konkurrensfördelen mer eller mindre kommer att ha spelat ut sin roll.

Det kan också noteras att Tyskland enligt uppgift nyligen skärpt sina nationella bestämmelser som reglerar EU-åkeriernas användning av förare från tredje land. Samtidigt har bötesbeloppen för brott mot bestämmelserna höjts kraftigt (upp till 2,4 mkr).

## **D Miljöaspekter**

Den tunga biltrafiken bidrar i betydande omfattning till de samlade utsläppen av luftföroreningar och buller. Enligt Naturvårdsverket kommer cirka 40 procent av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar från tunga fordon. De svarar också för cirka 23 procent av vägtrafikens utsläpp av koldioxid. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning påverkar den tunga biltrafiken möjligheterna att nå ett antal uppställda miljömål. Bland dessa kan nämnas frisk luft, begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning och ingen övergödning (källa Naturvårdsverkets rapport 2000-04-17 Skärpta avgaskrav för tunga bilar i EU, förslag till följdändringar i den svenska bilavgaslagstiftningen).

För att något nyansera denna mörka bild vill vi samtidigt betona att det såväl från det allmännas som från åkerinäringens sida görs stora ansträngningar för att komma till rätta med miljöproblemen. Det gäller exempelvis det arbete på att införa skärpta avgaskrav för olika typer av fordon och de ansträngningar att få fram miljövänligare bränsle som sker parallellt med branschorganisationernas krav om certifiering för miljövänliga fordon m.m. Som bland andra Godstransportdelegationen framhållit i sitt slutbetänkande är den svenska åkerinäringen förmodligen världsledande när det gäller miljöanpassade godstransportlösningar. Dessa omständigheter är viktiga att hålla i minnet vid en jämförelse mellan åkerinäringarna i olika länder. Det finns all anledning att stödja den svenska åkerinäringen i dessa avseenden.

I fråga om skärpta avgaskrav, se vidare avsnitten 9 och 10.

### **8.4.2 Överväganden**

Vi vill inledningsvis poängtera att överväganden som rör de ovan nämnda arbetsgivaravgifterna (lönebikostnaderna) ligger utanför vårt verksamhetsfält, som enligt utredningsdirektiven är den samlade vägtrafikbeskattningens olika delar. Andra avgifts- och

skatteområden faller således utanför vårt uppdrag. Detta gäller, förutom uttaget av arbetsgivaravgifter, även uttaget av olika inkomstskatter, däri inbegripet de bestämmelser som reglerar bilförmån och tjänstebilsbeskattning samt hela mervärdesskatteområdet.

De skattedelar som i dag omfattas av vägtrafikskatteområdet är drivmedelsbeskattningen (dieseloljebeskattningen) och uttaget av fordonsskatt inklusive vägavgiften.

Ovan har vi konstaterat att den svenska skattenivån för det drivmedel som används inom åkerinäringen, dvs. i praktiken *dieseloljebeskattningen*, ligger lågt i mellanskiktet bland jämförbara länder. Detta talar mot en sänkt skattesats för dieseloljebränsle.

Det sägs i EG-kommissionens senaste vitbok att EU bör arbeta för en harmonisering inom unionen av dieseloljebeskattningen för den yrkesmässiga trafiken. Inom unionen har därför påbörjats ett arbete inom energibeskattningsområdet att inom ramen för mineraloljedirektivet (jfr avsnitt 2) dels harmonisera skatteuttaget för bensin och dieselolja, dels differentiera skatteuttaget så att åkerinäringens skattetryck lättas. Enligt vad vi har fått veta under hand avser kommissionen att behandla ett sådant system under innevarande år. Även denna omständighet talar mot en temporär sänkning nu av de svenska skattesatserna på dieselolja.

Till detta kommer att det pågår ett nationellt skatteväxlingsprogram på energiskatteområdet. Som en del i detta program ingår arbetet med att pröva lämpligheten av att införa en trafik- och miljöskattekomponent i energibeskattningen (jfr avsnitt 7). Denna komponent är mycket låg enligt dagens skattesatser på dieselolja. Detta talar snarare för en höjning än en sänkning av dieseloljeskatten.

Sammantaget gör vi den bedömningen att skatteuttaget på dieselolja i det här skedet inte bör förändras.

När det därefter gäller *vägavgiften* eller den s.k. Eurovinjettavgiften kan vi konstatera, att utredningsuppdraget inte omfattar att överväga nivåer och andra förutsättningar för uttaget av denna. Uttaget av vägavgiften är reglerat i avtal med övriga i Eurovinjett-samarbetet deltagande länder och dessa frågor behandlas på regeringsnivå mellan länderna.

I utredningens direktiv (dir. 2001:12) samt i nyligen beslutade tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) ges vi i uppdrag att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik

(jfr avsnitt 6). I samband med den analysen kommer utredningen att behandla även vägavgiften.

Härefter återstår att behandla *fordonsskatten*. Det är främst i fråga om denna som diskussionen om skattesänkning har kretsat. Så har t.ex. SIKA och Godstransportdelegationen föreslagit sänkt fordonsskatt.

SIKA har kommit fram till att nivån på den svenska fordonsskatten är högre än i övriga länder i jämförelsematerialet, men att denna skillnad, jämfört med övriga registrerade kostnadsskillnader, endast har en marginell betydelse. Om en skatteanpassning skulle ske, borde den, enligt institutet, begränsas till att avse de fordon som används på konkurrensutsatta delmarknader för att inte negativa följdverkningar skall uppkomma på icke-konkurrensutsatta marknader.

Godstransportdelegationen å sin sida framhåller att det är angeläget att Sverige, för att framför allt på längre sikt stärka näringens konkurrenskraft, verkar för en harmonisering inom EU av skatter och avgifter samt regelverk och deras tillämpning. Delegationen pekar samtidigt på vikten av åtgärder som leder till konkurrensförbättringar även på kort sikt och menar att ett första steg mot en harmonisering skulle kunna vara en sänkning av den fasta fordonsskatten för sådana tunga fordon som i första hand är utsatta för internationell konkurrens ned till EU:s miniminivå.

Vad finns det då för skäl att med hänsyn till konkurrenssituationen sänka fordonsskatten?

Vi kan konstatera att det är en något splittrad bild som träder fram av åkerinäringens konkurrenssituation. Trots detta kan vi av ovan relaterade undersökningar och rapporter dra slutsatsen att den svenska åkerinäringen onekligen har svårt att göra sig gällande i en allt hårdare internationell konkurrens. Det finns i materialet något olika infallsvinklar när det gäller hur man bäst skulle kunna komma till rätta med problemen. Dessutom drar SIKA den för branschen oförmånliga slutsatsen att – tvärtom – en höjning av den samlade beskattningen av fordonen borde övervägas, om man tar hänsyn till de externa kostnader som den tunga trafiken orsakar (jfr om marginalkostnadsbaserade avgifter ovan).

När det gäller lönebikostnaderna (arbetsgivaravgifterna), har redan inledningsvis slagits fast att förslag om direkta åtgärder som rör dessa ligger utanför vårt uppdrag. Vi kan konstatera att lönebikostnaderna är högre i Sverige än i andra konkurrentländer. Det är emellertid tveksamt om man kan väga in ett sådant

argument för att sänka fordonsskatten. Anses en skatt eller avgift för hög och missgynnande i konkurrenshänseende bör det vara den pålagan som sänks, inte den pålaga som ligger i någorlunda parallellitet med vad som gäller i andra länder. Dessutom skulle en sådan åtgärd innebära att principen om kostnadsansvaret skulle urholkas.

Det har inte heller visats att farhågorna om en kraftigt ökad cabotagetrafik och utflaggning i någon högre utsträckning be-sannats, även om det givetvis är så att internationell trafik i Sverige med utländska fordon har ökat.

I de olika rapporterna från SIKA och Godstransportdelegationen har man emellertid kommit fram till att det är angeläget att med hänsyn till den totala kostnadsbilden för åkerinäringen, sett i relation till kostnadsbilden i andra länder, sänka fordonsskatten. Det skulle ge näringen framtidstro. Utifrån den ovan nämnda Porterhypotesen behöver dock en generell sänkning inte leda till att branschen klarar sig bättre på den internationella konkurrensmarknaden sett på lång sikt. Åtgärder kopplade till ökade miljökrav kan i stället ge incitament till satsningar som på sikt är till gagn för utvecklingen.

Vi har något diskuterat hur en kortsiktig sänkning av fordonsskatten endast för sådana tunga fordon, som i första hand är utsatta för internationell konkurrens, skulle kunna genomföras. Vi har dock kommit fram till att en sådan tillfällig lösning, som skulle ske i avvaktan på införandet av någon form av gemensamma vägavgifter inom EU, inte skulle gå att genomföra rent praktiskt. Vi tror nämligen inte att det skulle vara möjligt att någorlunda objektivt fastställa vilka fordon som faktiskt används i internationell trafik och utifrån detta bestämma en konkurrenskraftig skattenivå. Även rättviseskäl talar mot en sådan åtgärd.

Fordonsskatten (inklusive vägavgiften) utgör endast en liten del av de totala kostnaderna för ett fordon, i allmänhet cirka 3 procent av ett åkeris totalkostnader. En sänkning av skatteuttaget skulle därför få endast ett litet genomslag. Åkeriförbundet har dock framhållit för oss att en skattesänkning skulle vara av stor betydelse för näringen främst på det sättet att det skulle utgöra en sedan länge utlovad positiv signal och därmed uppfattas som ett steg i rätt riktning för branschen i stort.

Vi har – trots den inte helt klara bilden av konkurrenssituationen – för egen del tagit fasta på dessa rekommendationer såväl från branschen som från SIKA och Godstransportdelegationen m.fl.



För att i viss mån vända trenden i kostnadshänseende och på lite längre sikt åstadkomma en mer gynnsam konkurrenssituation menar vi att det finns åtgärder som kan vidtas. En generell förbehållslös sänkning av fordonsskatten för alla tunga fordon bör dock inte ske.

Som redan betonats står den tunga trafiken för en stor andel av de totala utsläppen av bland annat kväveoxider och partiklar. För att minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan är det därför nödvändigt att eventuella förändringar har en tydligt miljöstyrande karaktär. Att miljöperspektivet är betydelsefullt vid utformningen av skatteuttaget för vägtrafiken bevisas även av att skärpta avgaskrav i enlighet med direktivet 1999/96/EG kommer att införas i två nya kravsteg. Det är viktigt att reformer på avgasområdet – och miljöområdet i övrigt – stöds av en skattelagstiftning som är miljöinriktad. En generellt sänkt skatt – utan anpassning till miljöaspekterna – främjar inte utvecklingen av miljövänligare fordon. Det kan också framhållas att en ytterligare miljöanpassning av t.ex. fordonsskatten samtidigt innebär konkurrensfördelar för åkerinäringen. Genom att skapa incitament till nyanskaffning av fordon eller anskaffning av särskilt miljöriktig utrustning, t.ex. bättre avgasreningssystem, uppnås nämligen förutsättningar för bättre effektivitet och därmed också höjd produktivitet och bättre ekonomi. Detta är emellertid en selektiv åtgärd som helt skiljer sig från enbart en generell skattesänkning eller för den delen en generell skattehöjning.

En differentiering av fordonsskatten skulle kunna ske utifrån obligatoriska emissionsnivåer. Vi menar att det vore en betydelsefull åtgärd, eftersom utsläppen från olika fordonstyper visar stora skillnader. En sådan differentiering skulle förbättra konkurrenssituationen för de renare fordonen. – Jämför i detta sammanhang närliggande resonemang enligt den s.k. Porterhypotesen, som beskrivits ovan och som i korthet innebär att miljöregleringar eller miljöskatter av rätt typ kan stärka den internationella konkurrenskraften. En sådan miljödifferentiering utgör också, enligt vårt sätt att se, ett element i en långsiktig lösning. Långsiktighet har redan tidigare framhållits som ett starkt önskemål från både åkerinäringens och statens sida. Vad åkeribranschen behöver är inte tillfälliga, kortsiktiga lösningar utan lösningar på lång sikt som har chans att bli bestående. Lösningarna på sikt bör vara i harmoni med den internationella utvecklingen,

där Sverige bör driva på för att få ett rättvisande och i övrigt ändamålsenligt system för vägtrafikbeskattningen.

För att samtidigt både förbättra den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar och minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan och uppnå en önskvärd miljöstyrning föreslår vi därför nu en differentiering av fordonsskatten utifrån obligatoriska emissionsnivåer, se avsnitt 10.

Därutöver måste en justering ske av fordonsskatteskalen i vissa segment så att den uppfyller EG:s minimikrav vad gäller skattenivåer. En jämförelse mellan den svenska fordonsskatteskalen med EG:s minimiskattenivåer framgår också av avsnitt 10.

En annan åtgärd, som eventuellt kan övervägas i det längre perspektivet, är lägre skatt för fordon med luftfjädring. En del europeiska länder har infört lägre beskattning för sådana fordon. Se vidare avsnitt 11.

Ytterligare en aspekt att beakta vid skatteskalornas utformning utgör trafiksäkerhetsaspekten. En generell skattesänkning utan styrning främjar inte heller trafiksäkerheten. – Även här kan paralleller dras med den ovan nämnda Porterhypotesen. Man kan fråga sig om skatteförändringar kopplade till trafiksäkerhet kan stimulera innovationsprocesser på trafiksäkerhetsområdet.

Vi får anledning att i det fortsatta utredningsarbetet återkomma till frågor om sambandet mellan trafiksäkerhet och skatteuttag.

## 9 Ekonomiska incitament för nya tunga fordon med låga utsläpp – direktivet 1999/96/EG

**Utredningens överväganden:** Vi har prövat möjligheten att i anslutning till direktivet 1999/96/EG införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för nya tunga fordon som uppfyller vissa beslutade men ännu ej obligatoriska högre krav på utsläpp.

Naturvårdsverket har beräknat att kostnaden för avgasreningstrustning skulle uppgå till 16 400 kronor för nästa kravsteg (miljöklass 2005) och till 19 500 kronor för kraven enligt miljöklass 2008.

Om uttaget av fordonsskatt sänks med motsvarande belopp skulle de av EG beslutade minimiskattesatserna för uttag av fordonsskatt för tunga fordon komma att underskridas i vissa viktintervaller. Att ge ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten på sätt som här förutsatts är därför en mindre attraktiv lösning.

Med hänsyn till EG-regleringen om s.k. statsstöd till skydd för den inre marknaden har vi inte heller funnit det lämpligt att i nuvarande läge införa ett ekonomiskt incitament för tunga fordon som uppfyller vissa högre framtida krav på utsläpp i form av ett direkt ekonomiskt bidrag. Anledningen till detta är främst att de belopp som skulle vara aktuella är för låga för att förväntas få någon reell effekt.

### 9.1 Utredningens uppdrag

I vårt uppdrag ingår att överväga möjligheten av att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp. De EG-rättsliga förutsättningarna för ett sådant incitament anges i direktivet 1999/96/EG (se avsnitt 4.2). I uppdraget ligger att, om det befins lämpligt, ge förslag på utformningen av ett sådant incitament samt i förekommande fall föreslå en alternativ utförandeform för ett incitament.

De fakta som redovisas nedan om avgasrening, bränsleförbrukning m.m. har vi fått från Naturvårdsverket.

## 9.2 Miljöklasser, avgaskrav och avgasrening

Dagens bilpark av *tunga fordon* (totalvikt/skattevikt över 3,5 ton) omfattar cirka 71 000 lastbilar och cirka 14 000 bussar. Tunga fordon drivs nästan uteslutande med dieselolja. Eftersom dessa fordon relativt sett körs mer än bilsbilar samtidigt som de har mindre effektiv avgasrening står de tunga bilarna för en stor andel av utsläppen, främst av partiklar och kväveoxider.

Tunga fordon består avgasreningsmässigt av ett antal olika grupper. Fordon som är äldre än år 1993 brukar kallas "orenade". Fordon från år 1993 och framåt delas in i tre miljöklasser beroende på årtal och när fordonet registrerades.

De obligatoriska avgasreningskrav som för närvarande gäller för nya fordon anges i miljöklass 2000 (tidigare miljöklass 3). Från tid till annan har frivilligt strängare krav funnits i miljöklasserna 1 och 2. Från år 2002 finns miljöklass 2005, miljöklass 2008 och EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle). Årtalen i de nya beteckningarna hänvisar till det år då respektive kravnivå stegvis införs. Miljöklass 2005 blir definitivt obligatorisk för nya fordon den 1 oktober 2006 och miljöklass 2008 den 1 oktober 2009. EEV är en frivillig standard för särskilt miljövänliga fordon. – Se vidare avsnitt 4.2 ovan.

Skattestimulanser av frivilliga miljöklasser har funnits tidigare. Syftet är att få största möjliga spridning för de produkter som uppfyller kommande avgaskrav i förtid. Med hjälp av skattedifferentieringen hålls kostnaden för den mera miljövänliga produkten på samma nivå som ett i övrigt likvärdigt alternativ, som inte har samma avgasstatus.

Avgaskraven gäller för motorn till en tung bil (lastbil eller buss). Varje motortyp är anpassad från fabrik och typgodkänd mot kraven. Kraven omfattar främst dieselmotorer; de fåtaliga bensinmotorer som förekommer i tunga fordon omfattas inte. Avgaskraven är därför koncentrerade på partiklar och kväveoxider (NO<sub>x</sub>). Med hjälp av förbättrad dieselolja har utsläppen av dessa föroreningar minskats genom anpassning av motorerna och i viss utsträckning genom avgasrening i efterbehandling.

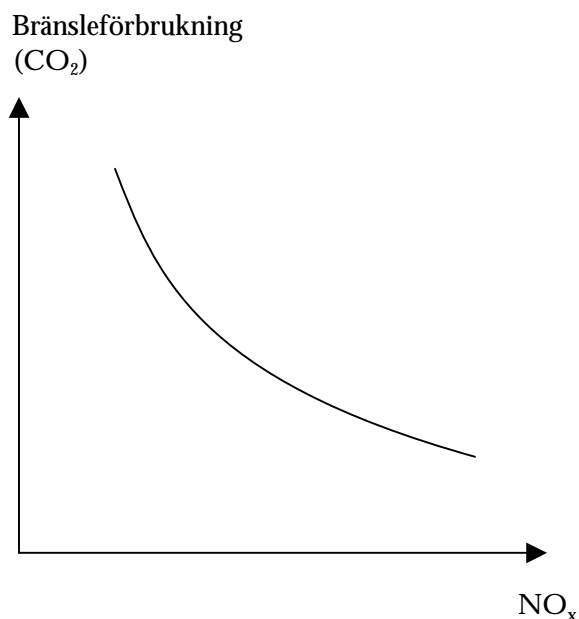
Avgaskraven är uppställda med samma gränsvärden för alla motorer till tunga fordon, oberoende av cylindervolym, effekt och olika tekniska lösningar. Kraven omfattar endast själva motorn men karosseri och kraftöverföring inverkar också på graden av utsläpp. Detsamma gäller hur fordonet i övrigt har byggts, hur mycket det väger, vilken last det har samt vilket luftmotstånd som uppkommer. Även körsätt och körförhållanden spelar in.

### 9.3 Reningsteknikens betydelse för bränsleförbrukningen

Koldioxidutsläppen från tunga fordon är betydande. Dessa utsläpp står i relation till bränsleförbrukningen. Koldioxidutsläppen från tunga fordon är dock inte reglerade. Standardiserade provmetoder för att ange utsläpp saknas också. Detta medför svårigheter när det gäller att beskriva trenden för bränsleförbrukning i relation till koldioxidutsläpp. Det har hävdats att optimering av motorerna mot strängare krav skulle vara negativt för bränsleförbrukningen. Forskning har dock visat att moderna motorer, ofta med tillämpning av elektronisk styrning av motorparametrar, tenderar att lättare kunna anpassas för att klara strängare krav. Dessa motorer har även utvecklats för bättre bränsleförbrukning. Kravsteget enligt miljöklass 2000 har hunnit nås med beprövad reningsteknik. Miljöklass 2005 kommer i ökad utsträckning att kräva efterbehandling av avgaserna, partikelfällor och avgasåterföring (EGR). Såvitt nu kan bedömas kommer denna utrustning att påverka bränsleförbrukningen endast marginellt eller t.o.m. kunna innebära en bränslebesparing om motor och EGR kombineras på ett riktigt sätt.

Den grafiska bilden nedan åskådliggör principiellt hur reningstekniken fungerar contra bränsleförbrukningen, dvs. den visar sambandet mellan koldioxidutsläpp ( $\text{CO}_2$ ) och emissioner (kväveoxider,  $\text{NO}_x$ ). En sänkning av  $\text{NO}_x$  kan leda till högre bränsleförbrukning och därmed högre  $\text{CO}_2$ -utsläpp. En högre grad av rening kan med andra ord medföra en ökad bränsleförbrukning. Den produktutveckling (forskning) som beskrivits ovan syftar till att flytta kurvan inåt för att minska effekterna av detta samband. Den utvecklingen kan ske antingen genom utveckling av motorerna eller genom montering av ny utrustning (filter m.m.). Enligt biltillverkarna är motorutveckling det bättre alternativet.

**Figur 9.1.** Relation mellan utsläpp av kväveoxider ( $\text{NO}_x$ ) och bränsleförbrukning



#### 9.4 Uppskattade kostnader för avgasrening

Naturvårdsverket har i rapporten 2000-04-17, Skärpta avgaskrav för tunga bilar i EU redovisat tekniska möjligheter att minska emissionerna från tunga fordons motorer och de merkostnader som sådana åtgärder för med sig. I rapporten konstateras att kväveoxid- och partikelemissionerna är de emissionskomponenter som är svårast att minska för dieseloljedrivna motorer till tunga fordon och att utvecklingen av framtida reningsteknik därför främst tar sikte på dessa föroreningskomponenter. De beräknade kostnaderna för kommande kravsteg anges i rapporten till cirka 7 100 kronor för miljöklass 2000 (EURO III), cirka 23 500 kronor för miljöklass 2005 (EURO IV) och cirka 26 600 kronor för miljöklass 2008 (EURO V). Någon kostnadsberäkning avseende EEV-fordon har inte tagits med i rapporten. – Eftersom EEV-konceptet främst är avsett för alternativt drivna fordon kan det komma att omfatta flera olika motortyper och kostnaden kan förväntas bero på motortyp.

Naturvårdsverket har för vår räkning tagit fram ett uppdaterat underlag för beräknade kostnader för särskild avgasreningsutrustning för tunga fordon. Det nya underlaget har baserats på den ovan nämnda rapporten 2000-04-17.

I det nya underlaget konstateras att de framtagna kostnaderna för tillkommande avgasrening baseras på kunskapen år 2000. Bedömningen av vilken teknik som kommer att användas mellan sex och tio år framåt i tiden får antas vara behäftad med en viss osäkerhet. En ytterligare faktor som medverkar till osäkerheten är om en s.k. partikelfälla (filter e.d.) används eller ej. Redan i rapporten 2000-04-17 gjordes en reservation beträffande partikelreningen och om sådan skulle komma att användas för att uppfylla kraven. Möjligen skulle utvecklingsarbete därefter kunna leda till att enklare och billigare teknik räcker för att uppfylla kraven. Verket uppskattar att partikelrening med partikelfälla skulle kosta cirka 10 000 kronor per fordon.

Avgasreningsutrustning för att fordonet skall uppnå miljöklass 2005 beräknas enligt den nya bedömningen totalt uppgå till *16 400 kronor*. För att uppnå miljöklass 2008 är motsvarande belopp *19 500 kronor*.

För EEV-fordon konstateras att kostnaden är svår att uppskatta. Det finns redan ett fåtal fordon i trafik som klarar uppställda krav. Dessa fordon är dock inte serietillverkade utan har konstruerats genom särskilda satsningar eller som utvecklingsprojekt. Kostnaden för avgasreningsutrustning i dag skulle bli betydande. För serietillverkade EEV-fordon kan kostnaden dock förväntas bli betydligt lägre. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning bör man även för EEV-fordon räkna med ett incitament i storleksordningen *19 500 kronor*.

Naturvårdsverkets nya underlag till utredningen redovisas i sin helhet i bilaga 6.

Det kan nämnas att någon kostnad för ökad bränsleförbrukning inte har tagits med i de framräknade beloppen. Säsom framgått ovan i avsnitt 9.3 torde det inte finnas skäl att räkna med en sådan kostnad. Jämför dock nedan angående Danmark.

Vi har inhämtat synpunkter på underlaget från bilindustrin genom BIL Sweden. Industrin har därvid pekat på att en del av uppgifterna grundar sig på uppskattningar om framtiden och att det därför råder viss osäkerhet om dem. Viss osäkerhet anses också finnas beträffande uppgifter som inte är grundade på dagsfärs information. – Vi instämmer i att det är svårt att göra exakta

kostnadsberäkningar, särskilt när dessa rör framtiden. Ytterligare uppdateringar och kontroller är därför nödvändiga innan underlaget används för att bestämma eventuella incitamentsbelopp.

## 9.5 Överväganden

För att minska de negativa miljöeffekterna genom avgasutsläpp från den tunga trafiken kan övervägas att ge biltillverkare och fordonsägare ett ekonomiskt incitament att skynda på utvecklingen av bättre avgasreningsteknik. Sådana ekonomiska incitament diskuteras i Europa i form av lägre fordonsskatt för fordon som i förtid uppfyller kommande strängare avgaskrav eller genom ett direkt ekonomiskt bidrag för att installera bättre avgasutrustning.

Vårt uppdrag går *i första hand* ut på att överväga möjligheten att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp. Om detta inte befinner sig lämpligt skall vi *i andra hand* föreslå en alternativ utförandeform för ett incitament.

De EG-bestämmelser som behandlar avgaskraven för fordon är omfattande och detaljerade (jfr avsnitt 4 ovan). Genom en särskild bestämmelse i direktivet 1999/96/EG kan en medlemsstat besluta om skattelättnader enbart för motorfordon som uppfyller de i direktivet angivna, strängare avgaskraven, som i Sverige har materialiserats i de olika miljöklasserna. En förutsättning är att särskilda villkor uppfylls. En skattelättnad skall 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. Det innebär att en skattelättnad, ett *ekonomiskt incitament*, inte får 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, se artikel 3 i direktivet.

Enligt Naturvårdsverkets ovan redovisade beräkningar skulle ett ekonomiskt incitament uppgå till 16 400 kronor för nästa kravsteg (miljöklass 2005) för avgasrening utrustning och till 19 500 kronor för kraven enligt miljöklass 2008.



Vi var först inne på att föreslå en sänkning av fordonsskatten med motsvarande belopp. De preliminära beräkningar vi gjorde visade dock att en sådan sänkning skulle medföra att skattenivån i flera viktintervaller då skulle komma att understiga de minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet 1999/62/EG. Enligt vad vi har fått veta av företrädare för EG-kommissionen, vilket besked också stämmer överens med vår egen uppfattning, är det inte möjligt att gå under miniminivåerna ens med återopande av direktivet 1999/96/EG. Den inslagna vägen var därför inte framkomlig.

Vi diskuterade därefter en modell som går ut på att ge ett direkt ekonomiskt bidrag till nya fordon som förses med särskild avgasreningsutrustning. Vi var angelägna om att ett sådant system skulle konstrueras så att det blir praktiskt tillämpbart. Vi har därför haft ingående diskussioner om detta med bilindustrin (BIL Sweden, Scania och Volvo Lastvagnar).

Från dessa parter har pekats på att en incitamentsmodell måste gynna redan färdig teknik, både hos biltillverkare och underleverantörer. Skälet till detta är att det är en relativt kort tidsrymd som incitamenten är aktuella, eftersom de inte får ges under längre tid än till dess att den miljövänligare tekniken blir obligatorisk vid nya typgodkännanden. Ett incitament som ges innan de slutliga specifikationskraven för en bättre miljöklass bestämts gör det också oklart vilken teknik som egentligen krävs för att uppfylla de högre miljöklasskraven. Att få exakta specifikationer för kraven är särskilt viktigt med tanke på att sådan teknikutveckling har stora skalfördelar och sällan sker för en liten marknad.

Biltillverkarna menar att det är av avgörande betydelse att ett incitament inte ger upphov till provisoriska lösningar och styrning åt "fel håll". Som exempel på det senare har nämnts erfarenheten av införande av ett incitament för EURO III-motorer (miljöklass 2000) i flera EU-länder. Detta ledde, enligt tillverkarna, till att NO<sub>x</sub> minskade samtidigt som CO<sub>2</sub>-utsläppen ökade (jfr kurvan i avsnitt 9.3 ovan). Till följd av de ekonomiska incitamenten medförde den ökade bränsleförbrukningen dock inte en ökad totalkostnad.

För att förhindra att ny ännu ej färdigtestad teknik "tvingas fram" förespråkas från branschhåll en incitamentsmodell som har retroaktiv verkan. Med detta menar man ett system där äldre, "smutsigare" bilar "bestraffas" i stället för att nya renare bilar "belönas".

Bilbranschen har vidare framhållit att ett ekonomiskt incitament som regleras på EU-nivå vore att föredra, både med hänsyn till skalfördelar av teknikutvecklingen och den allmänna strävan att harmonisera lagstiftningen (EG-rätten) för att underlätta konkurrensen på den inre marknaden.

Det kan vidare nämnas att åkerinäringen, som vi också haft kontakt med i denna fråga, av mer principiella skäl förordar ett sänkt skatteuttag framför en bidragsmodell.

Vi studerade härefter ytterligare förutsättningarna för att ge ett direkt ekonomiskt bidrag till nya fordon som uppfyller framtida högre krav på avgasutsläpp och kom då fram till följande.

Enligt EG-rätten presumeras ett ekonomiskt bidrag, som staten ger, utgöra statsstöd och anses som sådant oförenligt med den gemensamma marknaden (jfr avsnitt 4.4). Ett statligt bidrag kan dock accepteras under vissa förutsättningar. Detta gäller, såvitt nu är av intresse, om stödet faller inom de av EG-kommissionen beslutade miljöriktlinjerna. Enligt riktlinjerna (E.1 punkterna 29 och 37) kan *investeringsstöd* godtas i vissa fall. Sådant stöd som möjliggör för företag att gå längre än vad som föreskrivs i tillämpliga EG-normer kan alltså godkännas upp till en maximal nivå på *30 procent brutto* av de stödberättigade investeringskostnaderna. De stödberättigade kostnaderna måste strikt begränsas till de ytterligare investeringskostnader som krävs för att nå miljömålen.

Ett ekonomiskt bidrag till sådan särskild utrustning som uppfyller framtida avgaskrav skulle alltså få uppgå till högst 30 procent av de av Naturvårdsverket uppskattade beloppen – 16 400 kronor respektive 19 500 kronor för de olika kravnivåerna – och därmed innebära ett bidrag om högst *cirka 6 000 kronor*. Vi har av bilindustrin och åkeribranschen förstått att ett incitament av den storleksordningen skulle bli värdemässigt så obetydligt i förhållande till den totala investeringen i ett nytt fordon, som kan uppskattas till mellan en och två miljoner kronor för en lastbil och mellan 700 000 och 800 000 kronor för en släpvagn, att det inte skulle beaktas. Vi gör samma bedömning.

Vi gjorde i samband med diskussionen om ett eventuellt system med ekonomiska bidrag även vissa författningsmässiga överväganden. Vår utgångspunkt var att ett bidrag bör regleras i lag, eftersom det egentligen utgör ett alternativ till en skattelättnad. Mot detta talar dock att även en stor del av de i dag befintliga bidragen kan ses som substitut för skatter och därmed också borde regleras i lag,

vilket inte är fallet. Vidare kan av Lagrådets olika yttranden i sådana här fall utläsas att lagform endast är nödvändig vid för den enskilde betungande regelverk, såsom exempelvis vid krav på att betala en skatt för ett fordonssinnehav. En lättnad i uttaget av fordonsskatt skall då enligt regeringsformen regleras i lag. Om det däremot är fråga om gynnande bestämmelser, såsom i fallet med bidrag, kan dessa tas in i förordning. Jämför t.ex. Högsta domstolens avgörande i NJA 1984 s. 648. Enligt vår preliminära bedömning skulle därmed bestämmelser om ett ekonomiskt incitament för tunga fordon med låga utsläpp kunna regleras i förordningsform.

Ett incitament för de nämnda fordonen skulle vidare kunna utformas på så sätt att det kopplas till att fordonet första gången ställs på, dvs. om fordonet vid den tidpunkten uppfyller kraven för incitament.

Vi övervägde också något vilken myndighet som skulle administrera ett sådant bidrag. Genom att knyta incitamentet till den tidpunkt när fordonet första gången ställs på skulle Vägverket i sin egenskap av registermyndighet ansvara för utbetalningen av bidraget för ett bidragsberättigat fordon. Närmare föreskrifter om bidraget torde få meddelas av Vägverket efter samråd med Naturvårdsverket.

Inför övervägandena om ekonomiska incitament för miljövänligare tunga fordon sneglade vi också på förhållandena i övriga EU-länder. Vi har fått veta att det i Danmark finns långtgående planer på att ge ett ekonomiskt incitament till avgasreningsutrustning i form av ett direkt ekonomiskt bidrag. Enligt den danska lagen om incitamentsbelopp, "Lov nr 1302 om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler", som beslutades av Folketinget den 20 december 2000, har incitamentsbeloppet beträffat till 10 000 danska kronor, varav 8 000 kronor för omkostnader och 2 000 kronor för ökad bränsleförbrukning (jfr avsnitt 9.3 ovan). Lagen omfattar lastbilar enligt EURO III-klass (motsvarande svensk miljöklass 2000) eller bättre. Endast nya fordon är berättigade till stöd. – Jämför här direktivet 1999/96/EG, artikel 3, 1 a och b, som i fråga om skattelättnad som krav anger att lättningen får omfatta endast nya fordon som bjuds ut till försäljning på marknaden.

Enligt uppgift från dansk sida står dock lagen i den nämnda utformningen i strid mot EG:s statsstödsregler. Beloppet 10 000 danska kronor bedöms, enligt EG-kommissionens underhandsuppgifter, vara för högt för att falla inom de ovan nämnda miljöriktlinjerna som anger 30 procent av investeringskostnaderna

som tak. Lagen har därför, såvitt vi förstått, modifierats på ett par viktiga punkter för att anpassas till gällande EG-bestämmelser. Bland annat har förutsättningarna för bidrag ändrats så att bidrag endast kan utgå till nya EURO III-fordon som registrerats efter den 1 november 2000, dvs. efter den dag som den ursprungliga bidragslagen beslutades. Enligt vad vi fått veta under hand har kommissionen, till synes med viss tveksamhet, godkänt den föreslagna danska ordningen.

Behandlingen av den danska modellen tyder onekligen på att det kan finnas betydande svårigheter att utforma ett bidragssystem som står i överensstämmelse med EG-reglerna till stöd för den fria konkurrensen (statsstödsreglerna). De krav som ställs upp innebär också att incitamentsbeloppen blir så låga att de förlorar sin verkan som reella miljöincitament.

Beskrivningen ovan är den bild som vi har fått efter studium av relevanta EG-dokument och efter upplysningar som vi har fått från företrädare för EG-kommissionen.

Utifrån detta perspektiv skulle alltså enligt vår mening incitamentsbeloppen bli så låga att de inte kan antas ge tillräckliga effekter i fråga om nyanskaffning av miljövänliga fordon. Vi har i stället inriktat oss på att skapa en fordonsskatteskala – i enlighet med minimiskattesatserna i direktivet 1999/62/EG – som ger möjlighet att på ett mera flexibelt sätt och med större belopp stimulera anskaffningen av bilar med goda miljöegenskaper. Denna fråga behandlas i nästföljande avsnitt.

Huruvida det i framtiden dessutom bör finnas ett incitament i enlighet med direktivet 1999/96/EG får bli beroende av bland annat den fortsatta diskussionen inom EU om hur miljöincitamenten skall utformas. Det underlagsmaterial som vi redovisat ovan kan därvid tjäna som utgångspunkt för eventuella vidare överväganden.

## 10 En miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon

**Utredningens förslag:** Fordonsskatten differentieras i syfte att öka miljöstyrningen för tunga motorfordon. Detta förbättrar också åkerinäringens konkurrenssituation.

De flesta tunga fordon som uppfyller högre miljökrav får en sänkt skatt till i princip EG:s miniminivåer. Differentieringen genomförs på så sätt att tunga fordon (över 3,5 ton) som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskrav som gäller för nya fordon får lägre skatt än tunga fordon av lägre miljöklass. I den första etappen motsvaras de högre miljökraven av miljöklass 2000 (eller renare). För att få lägre fordonsskatt i den andra etappen krävs miljöklass 2005 (eller renare) och under den tredje etappen miljöklass 2008 (eller renare). Genom denna konstruktion byggs det in en långsiktig styrning som uppmuntrar användningen av renare fordon.

Förslaget premierar bättre miljöalternativ. Det bedöms öka användningen av miljövänliga fordon genom att incitamenten att bruka redan existerande rena fordon och att tidigarelägga köp av nya fordon med bättre miljöklass förstärks. Förslaget gör det också mer lönsamt att välja ett fordon med en högre miljöklass än vad som är obligatoriskt, eftersom den totala skatterabatten då blir större.

Den sänkta fordonsskatten för tunga fordon finansieras genom en höjd fordonsskatt för lätta bussar och lastbilar (högst 3,5 ton). Dessa fordon är i samma viktklasser som personbilar och används dessutom i många fall på samma sätt som sådana, men är i dag påtagligt lägre beskattade än personbilar. Därför är en höjning motiverad också av andra skäl än att finansiera miljöstyrningen av tunga fordon.

Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft är visserligen inte så stor. Förslaget bedöms ändå underlätta konkurrensen genom att det harmoniserar den svenska

fordonsskatten för tunga fordon som uppfyller högre miljökrav till i princip EG:s miniminivåer.

Förslaget innebär också en förenkling av skatteskalorna genom att bredare viktintervall, i linje med EG:s minimiskattesatser, föreslås. Avrundning ned till närmaste 1 000 kg-intervall betyder också att många fordon får en sänkt skatt jämfört med i dag.

## 10.1 Inledning

### *Varför tar vi upp denna fråga?*

Såsom framgår av avsnitt 9 skall utredaren klarlägga om det är möjligt att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för tunga fordon med låga utsläpp. Incitamentet så som det beskrivs i utredningsdirektiven är närmast knutet till direktivet 1999/96/EG. Ett sådant incitament får inte ges längre än till dess att miljövänligare teknik, som avses premieras, blir obligatorisk för nya fordon. Utredningen har, såsom framgår av den tidigare diskussionen, inte funnit det lämpligt att för närvarande införa ett incitament av åsyftat slag.

### *Vad vill vi åstadkomma?*

Vi uppfattar utredningsdirektiven så att det anses angeläget att tillskapa någon form av incitament för att främja anskaffningen av miljövänlig teknik. Det alternativ som presenteras i det följande är alltså inte knutet till direktivet 1999/96/EG. Vad vi vill åstadkomma är i stället en fordonsskatteskala som är differentierad efter de miljöklasser för fordon som finns.

### *Exempel på differentiering*

Närmast till hands ligger att hänvisa till lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Vägavgift tas ut med olika belopp beroende på antal axlar och vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon motor uppfyller. Differentieringen sker efter EURO-klass. Se avsnitt 2.2 och bilaga 3.

Vad gäller fordonsskatten finns i 14 a och 14 c §§ fordonsskattelagen (1988:327) bestämmelser om att sådan skatt inte skall tas ut

respektive skall avräknas för vissa nya lätta fordon som uppfyller i paragraferna angivna miljökrav.

Tidigare fanns i den numera upphävda lagen (1978:69) om försäljningsskatt regler om miljödifferiering/miljöstyrning. En redogörelse för dessa regler och hur de ändrades över tiden finns i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande SOU 1999:62, s. 131 ff.

I fråga om utländska förhållanden kan antecknas att Tyskland har differentiering av sin fordonsskatt efter miljökrav. I huvudsak innebär reglerna att fordonen delas in i ett antal nivåer utifrån avgaskrav, bullernivå m.m. Se närmare bilaga 5.

Slutligen skall framhållas att det i punkt 7 av preamblen till direktivet 1999/62/EG anges att bland annat användandet av miljövänliga fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter och avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion. I anslutning till detta bör också anmärkas att det i direktivet 1999/96/EG uttalas att detta direktiv inte berör medlemsstaternas rätt att inbegripa utsläpp av föroreningar och andra ämnen i beräkningsunderlaget för vägtrafikskatter på motorfordon (punkt 13 i preamblen).

### *Redovisningen av vårt förslag*

I det följande lägger vi fram förslag till en miljödifferiering av fordonsskatten för dieseldrivna tunga fordon.

Redovisningen bygger på skatteskalorna i bilaga 1 till fordonsskattelagen (jfr avsnitt 3.2) samt motsvarande uppgifter i vägtrafikregistret (se skatttabeller).

Vi följer i första hand den svenska miljöklassindelningen för fordon och alltså inte den informella indelningen i EURO-klasser (se nästföljande avsnitt).

I det fortsatta arbetet får vi anledning att återkomma till frågor som rör beskattningen av de icke dieseldrivna tunga fordonen. Till denna gruppen fordon hör bland andra sådana som drivs med biobaserade drivmedel.

## 10.2 Närmare om förslaget

### 10.2.1 Allmänt

För alla lastbilar och lastbils ekipage med en totalvikt över 12 ton betalas i dag vägavgift, vilket i praktiken inkluderar lastbilar med draganordning och minst 7 tons totalvikt på grund av möjligheten att ha släpvagn. Vägavgift behöver inte betalas för lättare fordon eller om de är 30 år eller äldre eller om de tillhör försvarsmakten, polisväsendet, civilförsvaret, brandväsendet och annan räddningstjänst eller används som väghållningsfordon. Det är också de vägavgiftpliktiga fordonen som delas in i olika EURO-klasser.

I de EG-direktiv som reglerar avgasutsläpp används inte EURO-klassning, vilket är den miljöklassning som används av bland andra bilindustrin och åkeribranschen. Orsaken är att EURO-beteckningarna inte är helt entydiga. Inom en och samma nivå kan det finnas olika "undernivåer" med något olika krav. I svensk rätt tillämpas inte heller EURO-klassning, utan i stället miljöklasssystemet. Miljöklasssystemet har däremot bytt beteckningar. Gällande bestämmelser finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Här följer en "översättningstabell" mellan de olika systemen beträffande tunga fordon.

*EURO 0-fordon* är inte indelade i det svenska miljöklasssystemet.

*EURO I* motsvarar miljöklass 3, 1993.

*EURO II* avser fordon som uppfyller minst kraven för miljöklass 2, 1993.

*EURO III* motsvarar miljöklass 2000.

*EURO IV* motsvarar miljöklass 2005.

*EURO V* motsvarar miljöklass 2008.

*EURO EEV* motsvarar miljöklass EEV.

De fordon som får en skattesänkning enligt vårt förslag är de som uppfyller kriterierna för miljöklass 2000 eller bättre. Många tunga fordon, oberoende av miljöklass, får också en skattesänkning genom att bredare viktintervall som grund för uttag av fordonsskatt föreslås. Vissa fordon får en höjd fordonsskatt på grund av att de i dag understiger EG:s minimiskattesatser. Eftersom det övergripande syftet med detta förslag är att införa en miljöstyrning

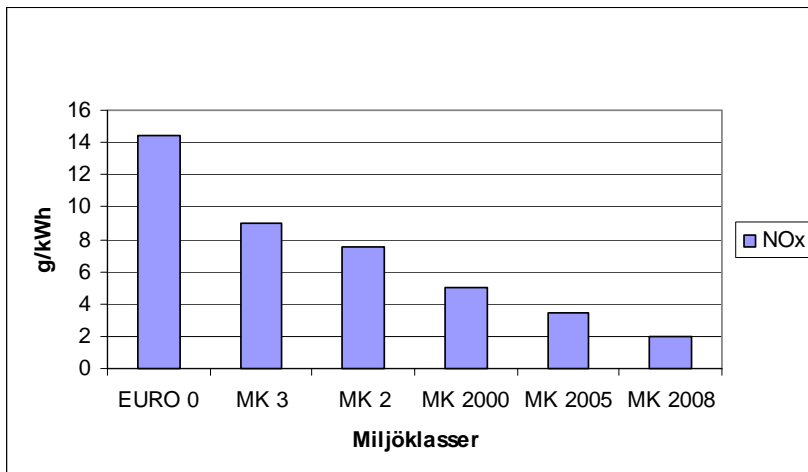


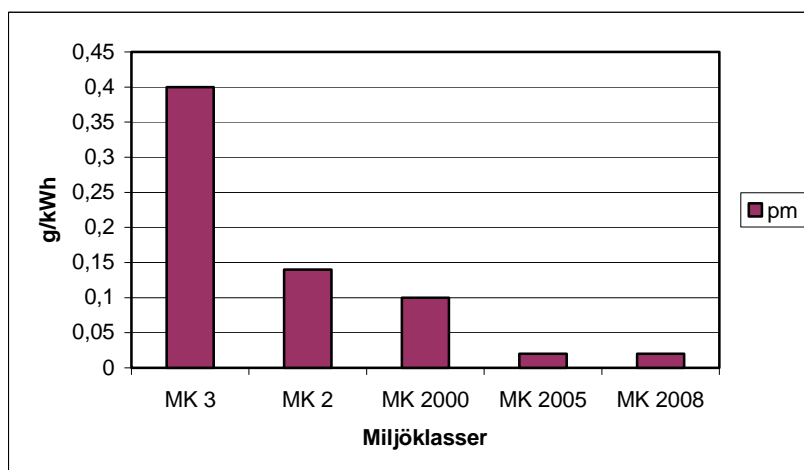
i fordonsskatten får fordon med lägre miljöklass än miljöklass 2000 i vissa viktgrupper en ytterligare höjning.

I lagförslaget kommer det svenska miljöklasssystemet att användas, eftersom det är legalt stringent. I de fall där EURO-klassning kvarstår i denna text görs detta av praktiska skäl därför att källmaterialet har denna indelning även om förslaget grundar sig på det svenska miljöklasssystemet.

Figureerna 10.1a–b nedan visar de olika miljöklassernas (MK) emissionskrav avseende kväveoxider och partiklar. (EURO 0 var oreglerad avseende partiklar.)

**Figur 10.1a.** Avgaskrav för tunga fordon avseende kväveoxider (NO<sub>x</sub>)



**Figur 10.1b.** Avgaskrav för tunga fordon avseende partiklar (pm)

Av figurerna ovan framgår att emissionskraven har blivit strängare över tiden. Jämförelserna är approximativa, eftersom även tekniska ändringar i testmetoderna påverkar utsläppens storlek. Det framgår också att utsläppen per energienhet (g/kWh) minskar olika beroende på miljöklass. Förklaringen till detta är att olika teknologier används för att nå respektive avgaskrav. Kvaliteten på bränslet påverkar också möjligheten att minska utsläppen. Exempelvis visar figur 10.1b att om ett fordon, som uppfyller miljöklass 3, byts ut till ett fordon som uppfyller miljöklass 2000, minskar partikelutsläppen från 0,4 g/kWh till 0,1 g/kWh, en reduktion motsvarande 0,3 g/kWh. Detta kan jämföras med ett fordon som uppfyller miljöklass 2 och ett fordon som uppfyller miljöklass 2000, som endast minskar partikelutsläppen med 0,04 g/kWh. För att uppnå de högre avgaskraven i miljöklasserna 2005 och 2008 används en teknologi som ger 0,08 g/kWh i minskade partikelutsläpp jämfört med miljöklass 2000. Detta är större än skillnaden mellan miljöklass 2 och 2000. För utsläppen av kväveoxider följer avgaskraven en mer homogen trend.

De totala utsläppen av kväveoxider och partiklar beror på hur många motorer som tillhör respektive miljöklass. Således är det från miljösynpunkt bättre ju fler motorer med höga utsläpp som byts ut. Se avsnitt 9.3 om relationen bränsleförbrukning och utsläpp av kväveoxider.

En differentierad fordonsskatt gör nybilsköp och användande av fordon med högre miljöklass mer attraktivt. Det stora antalet fordon finns i dag i kategorierna EURO II (miljöklass 2, 1993) och EURO 0 (se tabell 10.1 nedan). En differentiering av fordonsskatten för tunga fordon kan således ge betydande utsläppsreduktioner, om det sker en ökad användning av miljöklass 2000-fordon eller renare jämfört med fordon med smutsigare motorer.

#### 10.2.2 Miljöklassning och avställningsgrad för vägavgiftspliktiga fordon

Tabellerna nedan har gjorts utifrån uppgifter från vägtrafikregistret och baseras på antalet fordon i trafik. Uppgifterna är hämtade från registret som det såg ut den 17 januari 2002.

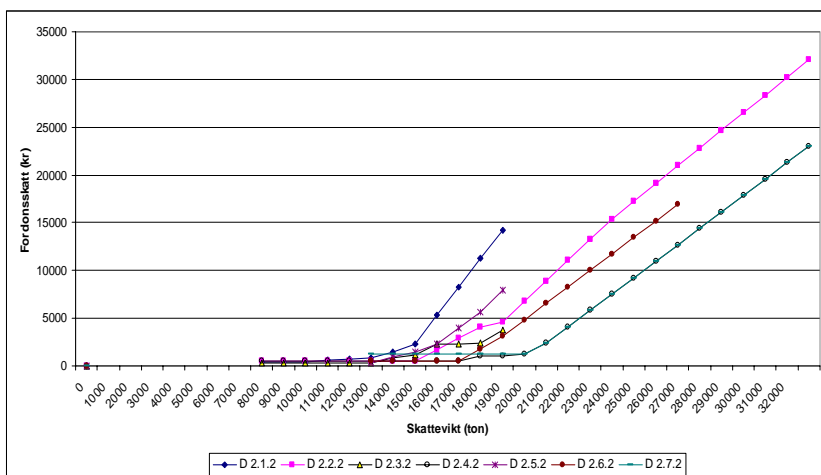
Fördelningen av miljöklasser i kategorin tunga fordon ges i tabell 10.1. Totalt sett finns det knappt 68 000 vägavgiftspliktiga lastbilar varav drygt 49 000 är i trafik och knappt 19 000 är avställda. Att notera är att det, relativt sett, är många EURO 0-fordon som är avställda och att relativt få fordon är avställda i klasserna EURO II och III. Detta avspeglar det förhållandet att nyare fordon är mer attraktiva, framför allt avseende bränsleekonomi, att köra än äldre. Flest fordon finns i kategorierna "Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning" (D 2.4.2 i bilaga 1 till fordonsskattelagen) och "Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar utan draganordning" (D 2.5.2). Dessa två motsvarar 48 procent respektive 21 procent av de vägavgiftspliktiga dieseldrivna fordon som är i trafik. Antalet vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med anordning för påhängsvagn (D 2.1.2 och D 2.2.2), dvs. "dragbilar" vilka är vanliga på kontinenten, motsvaras i dag bara av 13 procent av de vägavgiftspliktiga fordonen i trafik. Denna andel har, enligt Åkeriförbundet, emellertid ökat de senaste åren.

**Tabell 10.1.** Fördelningen av miljöklasser i kategorin vägavgiftspliktiga tunga fordon (D 2.1-7.2), utdrag ur vägtrafikregistret

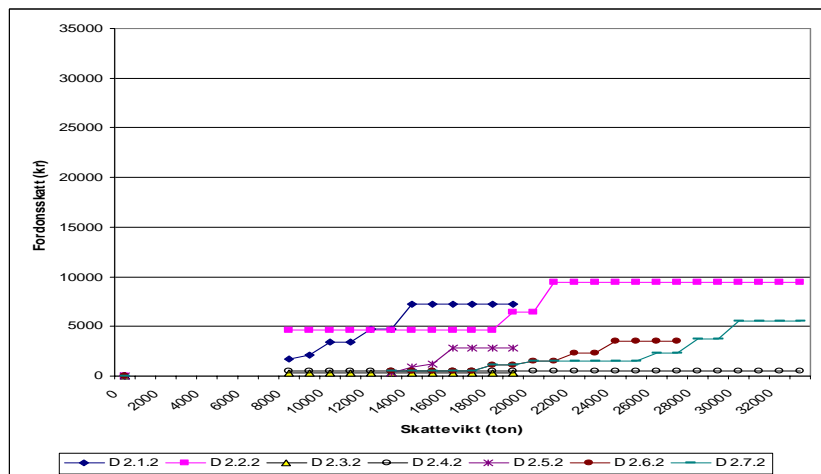
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och anordning för påhängsvagn	D 2.1.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	1031	333	698
	Euro 1	487	355	132
	Euro 2	2219	1982	237
	Euro 3	277	270	7
	Totalt	4014	2940	1074
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och anordning för påhängsvagn	D 2.2.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	2333	1041	1292
	Euro 1	365	332	33
	Euro 2	2035	1957	78
	Euro 3	206	199	7
	Totalt	4939	3529	1410
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning	D 2.3.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	5758	2844	2914
	Euro 1	252	237	15
	Euro 2	1566	1519	47
	Euro 3	197	195	2
	Totalt	7773	4795	2978
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning	D 2.4.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	14892	8013	6879
	Euro 1	2400	2089	311
	Euro 2	12768	12254	514
	Euro 3	1387	1372	15
	Totalt	31447	23728	7719
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar utan draganordning	D 2.5.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	10159	5747	4412
	Euro 1	578	535	43
	Euro 2	3591	3502	89
	Euro 3	600	597	3
	Totalt	14928	10381	4547
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre hjulaxlar utan draganordning	D 2.6.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	2633	1637	996
	Euro 1	201	184	17
	Euro 2	1305	1291	14
	Euro 3	256	255	1
	Totalt	4395	3367	1028
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med fyra eller flera hjulaxlar utan draganordning	D 2.7.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	172	143	29
	Euro 1	16	13	3
	Euro 2	116	114	2
	Euro 3	27	26	1
	Totalt	331	296	35
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar, TOTALT	D 2.1-7.2	Totalt	I trafik	Avställda
	Euro 0	36978	19758	17220
	Euro 1	4299	3745	554
	Euro 2	23600	22619	981
	Euro 3	2950	2914	36
	Totalt	67827	49036	18791

Figurerna 10.2–10.4 nedan jämför nuvarande skatteskalor med de föreslagna skatteskalorna för de tunga fordon som åtminstone uppfyller miljöklass 2000. Figurerna ger en visuell bild av förslaget. För mer detaljerade jämförelser, se författningsförslagets nuvarande och föreslagna lydelse av bilagorna 1 och 1 a till fordonsskattelagen.

**Figur 10.2a.** Nuvarande fordonsskatteskalor för vägavgiftspliktiga lastbilar exklusive vägavgift



**Figur 10.2b.** Föreslagna fordonsskatteskalor för vägavgiftspliktiga lastbilar exklusive vägavgift



### 10.2.3 Fordon som inte är vägavgiftspliktiga

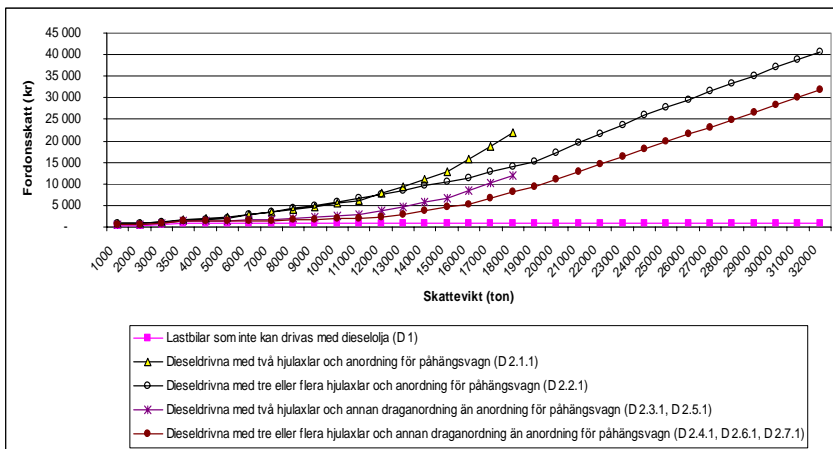
Antalet lastbilar i trafik respektive avställningsgrad samt det totala antalet inte vägavgiftspliktiga lastbilar framgår av tabell 10.2. Tabellen visar också fördelningen mellan tunga (över 3,5 ton) och lätta (högst 3,5 ton) fordon.

**Tabell 10.2.** Antal inte vägavgiftspliktiga lastbilar (D 1 och D 2.1-7.1), utdrag ur vägtrafikregistret

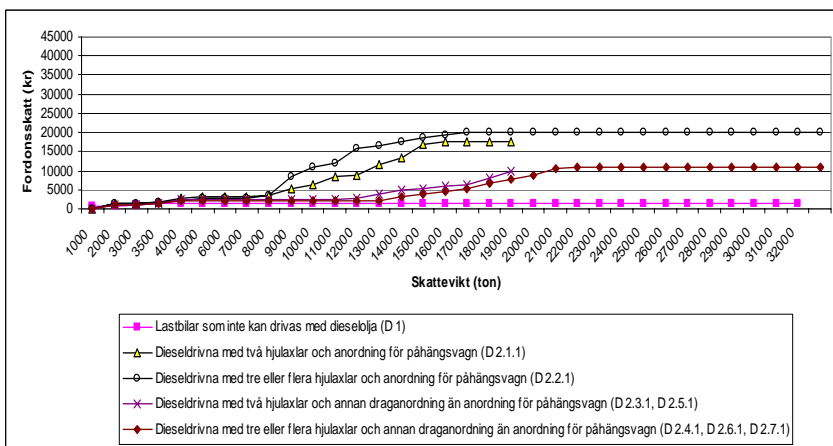
Fordonskategori (skattetabell)	Alla viktclasser			Över 3,5 ton			Högst 3,5 ton		
	Totalt	Avställda	I trafik	Totalt	Avställda	I trafik	Totalt	Avställda	I trafik
Lastbilar som inte kan drivas med dieselloja (D1)	230171	60868	169303	2643	1254	1389	227528	59614	167914
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D2.1.1)	770	710	60	71	28	43	699	682	17
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D2.2.1)	124	52	72	124	52	72	0	0	0
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning (D2.3.1 och D 2.5.1)	200504	37523	162981	31497	11311	20186	169007	26212	142795
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning (D2.4.1, D 2.6.1 och D 2.7.1)	3434	899	2535	3248	838	2410	186	61	125
Alla lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga (D 1 och D 2.1-7.1)	435003	100052	334951	37583	13483	24100	397420	86569	310851

Nuvarande och föreslagna skatteskalor för inte vägavgiftspliktiga lastbilar illustreras i figurerna 10.3 nedan.

**Figur 10.3a.** Nuvarande fordonsskatteskalor för lastbilar som inte betalar vägavgift



**Figur 10.3b.** Föreslagna fordonsskatteskalor för lastbilar som inte betalar vägavgift



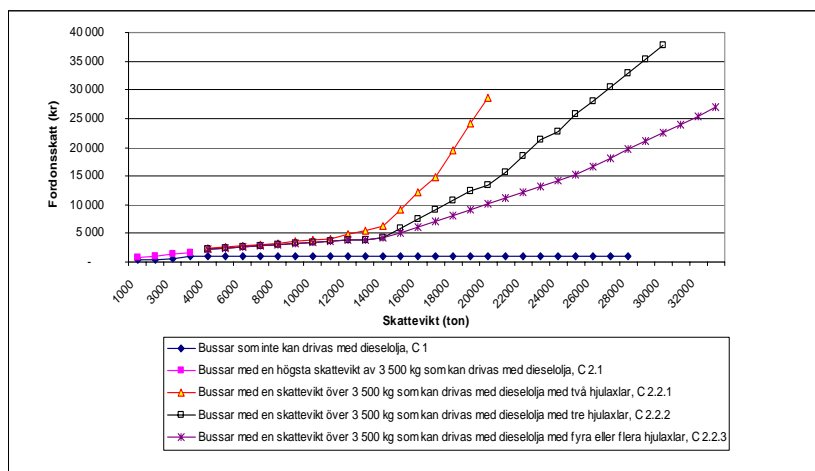
Antalet bussar i trafik respektive avställningsgrad samt det totala antalet bussar framgår av tabell 10.3.

**Tabell 10.3.** Antal bussar (C 1, C 2.1 och C 2.2.1-3 i bilaga 1 till fordonsskattelagen), utdrag ur vägtrafikregistret

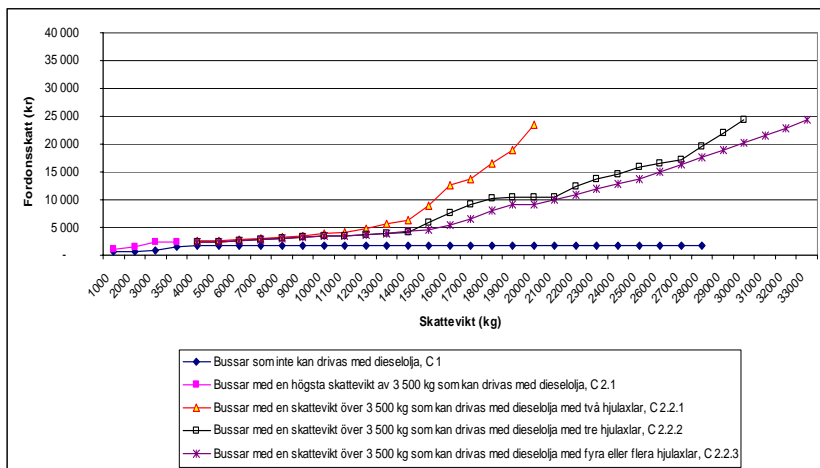
Fordonskategorier, alla viktklasser	Totalantal	Avställda	I trafik
Bussar som inte kan drivas med diesellojla (C 1)	1558	327	1231
Bussar med en högsta skattevikt av 3 500 kg som kan drivas med diesellojla (C 2.1)	966	210	756
Bussar med en skattevikt över 3 500 kg som kan drivas med diesellojla med två hjulaxlar (C 2.2.1)	10499	2580	7919
Bussar med en skattevikt över 3 500 kg som kan drivas med diesellojla med tre hjulaxlar (C 2.2.2)	5011	663	4348
Bussar med en skattevikt över 3 500 kg som kan drivas med diesellojla med fyra eller flera hjulaxlar (C 2.2.3)	41	14	27
Alla bussar (C)	18075	3794	14281

Nuvarande och föreslagna skatteskalor för bussarna illustreras i figurerna 10.4 nedan.

**Figur 10.4a.** Nuvarande fordonsskatteskalor för bussar





**Figur 10.4b.** Föreslagna fordonsskatteskalor för bussar

Det totala antalet bussar och det totala antalet lastbilar som inte är vägavgiftspliktiga som motsvarar miljöklass 2000 eller bättre är 1 133 (ej i tabell). Detta är mycket lågt i förhållande till det totala antalet fordon i dessa kategorier – 131 av 18 075 bussar och 1 002 av 435 003 icke vägavgiftspliktiga lastbilar. Antalet fordon som uppfyller miljöklass 2000 eller bättre kommer genom en naturlig förnyelse av fordonsparken att stiga över tiden jämfört med utseendet i vägtrafikregistret den 17 januari 2002.

### 10.3 Beskrivning och förväntade effekter av en miljödifferenterad fordonsskatt

I punkt 7 i preambeln till direktivet 1999/62/EG uppmuntras, såsom nämnts tidigare, skattedifferentiering i syfte att stimulera användandet av "vägvänliga och mindre förorenande fordon". Detta förslag tar primärt hänsyn till miljöstyrningen.

### 10.3.1 Omfördelning av fordonskatten: sänkning för rena tunga fordon, höjning för lätta fordon

Förslaget innebär fyra stora förändringar:

- En miljödifferenziering i fordonsskatteuttaget som innebär att flertalet av de tyngre fordon som uppfyller högre miljökrav får en sänkning.
- Bredare viktintervall i skatteskalorna för tunga fordon. Detta innebär att avrundning ned till närmaste jämmt tusental görs, vilket därmed innebär sänkning av fordonskatten för de flesta tunga fordon.
- Höjning med 55 procent av nuvarande fordonsskatt för vissa lätta fordon (busar med skattevikt högst 3,5 ton och lätta lastbilar). Förutom finansieringsbehov är det önskvärt att höja fordonsskatten för dessa fordon för att minska skillnaden i fordonsskatt mellan personbilar och andra lätta fordon. Se avsnitt 12.
- Justeringar av skatteskalorna i syfte att harmonisera med EG-reglerna samt för att åstadkomma en miljödifferenziering. För de fordon som får en höjning motiveras detta av kravet att EG:s minimiskattesatser inte skall underskridas och/eller målet att åstadkomma miljöstyrning. En höjning för den lättare andelen av de tyngre fordonen i syfte att undvika "brutna skatteskalor" föreslås också.

En sänkning av fordonskatten i riktning mot EG:s miniminivå för tunga fordon av miljöklass 2000 eller bättre ökar miljöstyrningen men minskar skatteintäkterna för denna grupp av fordon. Detta kompenseras av höjningen av fordonskatten för lätta fordon (ej personbilar).

Förslaget tar alltså sin utgångspunkt i minimiskattesatserna för tunga godsfordon i direktivet 1999/62/EG. Detta innebär även att sänkningen för tunga fordon som inte är vägavgiftspliktiga (inkl. bussar) över 3,5 ton, vilka inte är reglerade i EG:s minimiskattesatser, indirekt styrs närmare bestämt av minimiskattesatserna i direktivet 1999/62/EG. Sänkningen för tunga fordon som inte är vägavgiftspliktiga styrs av hur stor sänkningen är för motsvarande vägavgiftspliktigt fordon avseende vikt och antal axlar. Denna konstruktion görs med hänsyn till att vägavgift plus fordonskatt för vägavgiftspliktiga fordon skall vara i samma nivå som fordonskatten för de tunga fordon för vilka inte betalas vägavgift.

Siffrorna i tabell 10.4 bygger på utdrag ur vägtrafikregistret den 17 januari 2002.

**Tabell 10.4** Antal fordon som påverkas av förslaget

Förändring på grund av:	Höjning	sänkning
Bredare viktintervall	0	39 383
Justering i syfte att inte ligga under EG:s minimiskattesatser	1 294	Ej tillämplig
Miljödifferentiering	50	2 996

Antal fordon som berörs av förslaget om bredare viktintervall och justering av svenska fordonsskatter efter minimiskattesatserna i direktivet 1999/62/EG gäller även kommande år. Detta förutsatt att fordonsparken inte förändras i storlek eller att fördelningen mellan fordonsvikter ändras.

Eftersom siffrorna bygger på utdrag ur vägtrafikregistret den 17 januari 2002 kommer antalet fordon som påverkas av miljödifferentieringen av fordonsskatten att förändras allteftersom nya fordon registreras. I tabell 10.4 visas bara dagens effekter – jämför avsnitt 10.3.3 och 10.3.4.

De fordon som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven gynnas. För det enskilda fordonet är det möjligt att förslaget innebär en höjning trots att fordonet uppfyller miljöklass 2000. Allmänt sett gynnas dock fordon som uppfyller den högre miljöklassen.

Som kan utläsas ur tabell 10.4 får drygt 39 000 tunga fordon skattesänkning genom bredare viktintervall. Dessa sänkningar ligger som högst i storleksordningen 2 000 kronor för vägavgiftspliktiga, uppemot drygt 4 000 kronor för tunga bussar, och ner till noll kronor för de lättare tunga fordonen. Nästan 1 300 fordon får höjning på grund av målet att inte understiga EG:s minimiskattesatser. Bland dessa fordon föreslås också att de fordon som inte uppfyller de högre miljökraven betalar en tio procents högre fordonsskatt än de rena fordonen.

De närmare 3 000 fordon som får sänkningar genom miljödifferentiering av fordonsskatten gäller som nämnts bara de fordon som uppfyllde åtminstone miljöklass 2000 den 17 januari 2002. Den 1 april 2003 kommer detta att gälla ytterligare ca 7 000 tunga fordon.

Det finns ett antal fordon som uppfyller kraven för miljöklass 2000, men som inte har delats in i den miljöklassen eftersom de registrerats i vägtrafikregistret före den 1 januari 2002. Även dessa fordon kommer att få lägre skatt. Jämför även författningskommentaren, avsnitt 14.

Notera också att de 50 fordon som uppfyller högre miljökrav och som därför får en höjning dock fortfarande betalar en lägre fordonsskatt än motsvarande fordon med lägre miljöklass. Skälet till höjningarna är att undvika brutna skatteskalor.

### 10.3.2 Förändrade skatteskalor för samtliga tunga fordon som uppfyller vissa högre miljökrav

Den skattenivå som vi föreslår motsvarar EG:s miniminivå "andra system för fjädring av drivaxel", men med ett "påslag" på fem procent. Växelkurs per den 1 oktober 2001: 1 euro = 9,73 kr har använts (EGT C278, 2.10.2001 s. 1). Motivet till att inte sänka ända ner till EG:s miniminivå är att undvika, att växelkursförändringar gör att svenska fordonsskatter, 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 kostnader.

Beroende på 1) skatteskalornas utseende, 2) den föreslagna förändringen samt 3) det miljöstyrande syftet bakom denna förändring, så höjs fordonsskatten en aning för den lättare andelen av tunga lastbilar. Detta görs för att sämre miljöklasser inte skall få en lägre fordonsskatt än fordon som tillhör miljöklass 2000. Detta är en marginell men principiellt viktig justering. I tabell 10.5 nedan presenteras "typsänkningar".

EG:s miniminivå för fordon med luftfjädring eller annan likvärdig fjädring har alltså inte beaktats. Skälen till detta framgår av avsnitt 11.

**Tabell 10.5.** Skattesänkning i olika fordonskategorier för ett typfordon (det vanligast förekommande) i miljöklass 2000

Fordonskategorier	Skattesänkning i kronor för "typfordon"	Skattevikt i ton för "typfordon" (släp)
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D 2.1.2)	7 025	18 (+20)
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D 2.2.2)	7 767	24 (+20)
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning (D 2.3.2)	3 450	18 (+20)
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning (D 2.4.2)	12 179	26 (+20)
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar utan draganordning (D 2.5.2)	5 161	18
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre hjulaxlar utan draganordning (D 2.6.2)	11 644	25
Vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med fyra eller flera hjulaxlar utan draganordning (D 2.7.2)	17 513	32
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D 2.1.1)	- 768	4
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och anordning för påhängsvagn (D 2.2.1)	9 617	25
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning (D 2.3.1, D 2.5.1)	- 835	4
Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med tre eller flera hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning (D 2.4.1, D 2.6.1, D 2.7.1)	8 739	24
Bussar med en skattevikt över 3 500 kg som kan drivas med dieselolja med två hjulaxlar (C 2.2.1)	2 871	18
Bussar med en skattevikt över 3 500 kg som kan drivas med dieselolja med tre hjulaxlar (C 2.2.2)	8 204	23
Bussar med en skattevikt över 3 500 kg som kan drivas med dieselolja med fyra eller flera hjulaxlar (C 2.2.3)	1 960	27
<b>Viktat genomsnitt av typlastbil, efter befintlig sammansättning av tunga fordon</b>	<b>6 389</b>	
<b>Viktat genomsnitt av typbuss, efter befintlig sammansättning av tunga fordon</b>	<b>4 755</b>	

Det finns ett problem med *skatteuttaget för tyngre fordon med draganordning*. Eftersom lastbilar och dragbilar kan byta släpvagn respektive påhängsvagn ställer det till bekymmer avseende vilken skattesats som skall användas. I förslaget har vi utgått från att en 20 tons tvåaxlig släpvagn/påhängsvagn används. Skälen till detta är två. För det första är det av administrativa skäl önskvärt att ha en beskattning som inte beror på användningssätt. En sådan ordning förutsätter nämligen kontroll av något slag. För det andra, på grund av kravet att inte underskrida EG:s minimiskattesatser, utgår vi från tunga tvåaxliga släp. I praktiken används släp med fler axlar och andra vikter, men att utgå från dessa hade gjort att flera fordonskombinationer hade understigit minimivärdena.

De flesta tvåaxliga lastbilar väger 18 ton. Den vanligaste typen av släpvagn är tvåaxlig och väger 20 ton. Det är därför rimligt att utgå från att en 2+2 kombination väger 38 ton.

Motsvarande resonemang för lastbilar med tre hjulaxlar ger till resultat att den vanligaste lastbilen väger 26 ton och att den vanligaste släpvagnen är treaxlig och väger 36 ton, dvs. att en 3+3 kombination ofta väger 62 ton. Vi har emellertid utgått från ett 20-tons tvåaxligt släp även här. Med detta som utgångspunkt kommer, såvitt vi kan se, inte EG:s minimiskattesatser att underskrivas. Den högsta minimiskattesatsen för fordonskombinationer i direktivet 1999/62/EG är 929 euro och motsvarar en 44 tons fordonskombination, treaxlig lastbil med tvåaxligt släp.

Mot det förda resonemanget kan förvisso invändas att det till viss del "inte stämmer med verkligheten". Det är emellertid ytterst svårt att här åstadkomma ett helt rättvisande system. Ett mera skönmässigt upplägg får därför användas. Vi har då sett det som värdefullt att ha något slag av norm att hålla oss till och att öppet redovisa detta i stället för mera dunkla resonemang som troligen skulle leda till i stort sett samma resultat. – Vi har således, såsom framgår av det sagda, noterat förekommande problem med beskattningen av fordonskombinationer och kommer att ägna denna fråga uppmärksamhet i det fortsatta arbetet.

### 10.3.3 Ett långsiktigt styrmedel

Den föreslagna differentieringen av fordonsskatten är tänkt att gälla tills vidare. Så länge man kan förvänta sig ytterligare teknikutveckling och motorer med lägre utsläpp är det av miljöskäl befogat att stimulera denna utveckling. Det är emellertid också av stor betydelse att denna utveckling sker kostnadseffektivt.

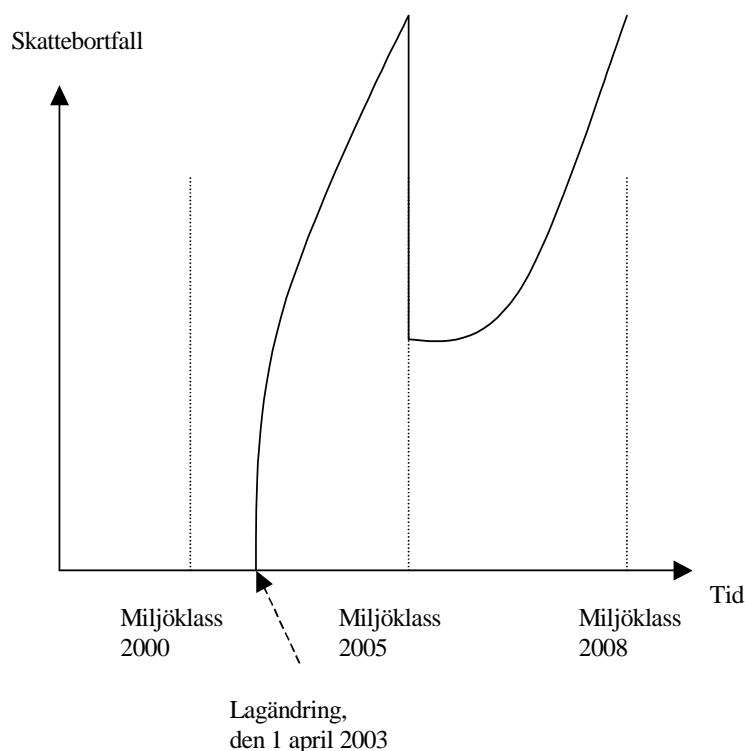
Tidpunkt för styrning mot nya emissionskrav kommer att bestämmas av de obligatoriska krav som gäller. Den första etappen av skattedifferentieringen, med lägre skatt för fordon av miljöklass 2000 eller högre, beräknas kunna träda i kraft den 1 april 2003 och pågå till dess kraven för nästa miljöklass (2005) blir definitivt obligatoriska den 1 oktober 2006. Vid denna tidpunkt, då miljöklass 2005 blir obligatorisk vid nya typgodkännanden, avslutas den första etappen på 3,5 år. Nästa etapp löper då från och med den 1 oktober 2006 fram till den sista september 2009. Den ekonomiska styrningen består i att, när miljöklass 2005 blir

obligatorisk för nya fordon, så höjs fordonsskatten för miljöklass 2000 till samma nivå som de sämre miljöklasserna, medan miljöklass 2005 (eller renare) fortsatt åtnjuter den lägre fordonsskatten. På detta sätt bedöms skatteintäkter och skattebortfall variera över tiden mer än vad de har gjort tidigare.

Förslaget gör det mer lönsamt att välja ett fordon med en högre miljöklass än den som är obligatorisk, eftersom den årliga skatterabatten fås under flera år och därmed den totala skatterabatten blir större.

Skattebortfallet 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. Vid tiden för förslagets ikraftträdande kommer det att finnas ett stort antal tunga fordon som uppfyller miljöklass 2000 eller bättre, vilket innebär att dessa fordon åtnjuter en skatterabatt redan från början. Eftersom nyregistrering av tunga fordon är i hög grad konjunkturberoende, innebär det också, att skattebortfallet är beroende av den allmänna ekonomiska utvecklingen. Vad förslaget åstadkommer i detta sammanhang är, att incitamentet att köpa ett fordon med högre miljöklass förstärks jämfört med tidigare. Miljödifferenteringen har sannolikt störst effekt på incitamentet att tidigarelägga planerade fordonsköp. Detta på grund av att den totala skatterabatten är beroende dels på antalet år som fordonet uppfyller högre miljökrav, dels på storleken på den årliga skatterabatten.

**Figur 10.5** Skattebortfall för miljöklass 2000-fordon baserat på när nya emissionskrav introduceras



Utseendet på "skattebortfallskurvan" i figur 10.5 ovan är konstruerad, men skulle kunna avspegla ett faktiskt utseende. Om vi antar detta skulle det betyda, att vid tidpunkten för en lagändring så kommer skattebortfallet att stiga vertikalt till en början, vilket avspeglar att det redan finns miljöklass 2000-fordon eller bättre i fordonsparken. Alla dessa får sänkt skatt, vilket ger kurvan det vertikala utseendet. Kurvans lutning avtar sedan, vilket avspeglar att skattebortfallet fortfarande ökar genom nytillkomna miljöklass 2000-fordon, samt att redan registrerade miljöklass 2000-fordon fortsätter att betala den lägre fordonsskatten. Hur mycket den i praktiken kommer att stiga, respektive luta beror på hur mycket nybilsköpen påverkas av skatterabatten (främst genom tidigareläggning av köp av nya fordon) samt på den allmänna ekonomiska utvecklingen. Den 1 oktober 2006 blir som nämnts miljöklass 2005



obligatorisk för nya fordon samtidigt som miljöklass 2000-fordon då inte längre får den lägre fordonsskatten. Vid denna tidpunkt kommer skattebortfallet sannolikt att minska kraftigt, varför skattebortfallskurvan dyker vertikalt för att sedan stiga, allt eftersom nybilsköp av miljöklass 2005 görs. Hur mycket skattebortfallet kommer att minska den 1 oktober 2006 beror på hur många miljöklass 2005-fordon och miljöklass 2008-fordon som då finns i fordonsparken. Antagligen kommer den miljödifferentierade fordonsskatten att tidigarelägga fordonsköp även av senare miljöklasser än de som för tillfället krävs för att åtnjuta skatterabatt, eftersom den totala skatterabatten blir större. Det blir alltså mer attraktivt att köpa ett miljöklass 2005-fordon tidigare än vad som är obligatoriskt, eftersom skatterabatten då erhålls under flera år.

Tabell 10.6 nedan illustrerar med hjälp av en "typsänkning" hur skatterabatten fungerar. Som utgångspunkt för beräkningen har här valts det viktade genomsnittet för den "viktade" typlastbilens skattesänkning (jfr tabell 10.5), 6 389 kronor per år i sänkt fordonsskatt. Skatterabatten kommer naturligtvis att variera beroende på typ av fordon, men här illustreras den med hjälp av typlastbilen. För den vanligaste lastbilen, en 26 tons lastbil med draganordning för släpvagn, är det årliga incitamentet cirka dubbelt så stort.

Det som skiljer kolumnerna åt är vilken miljöklass som fordonet uppfyller. De olika beloppen i varje cell representerar den totala fordonsskatte-reduktion som fås om ett fordon med en viss miljöklass registreras ett visst år. Om exempelvis ett miljöklass 2000-fordon inhandlas någon gång före den 1 april 2003, ger detta en skatterabatt ända fram till den 1 oktober 2006, vilket ger en total skatterabatt på 22 362 kronor. Om det är möjligt att köpa ett miljöklass 2005-fordon redan den 1 januari 2003 kommer skatterabatten att fortsätta ända fram till att miljöklass 2008 blir obligatorisk vid nya typgodkännanden den 1 oktober 2009. I detta fall blir den totala skattesänkningen för detta fordon 41 529 kronor. Slutligen, om ett miljöklass 2008-fordon registreras den 1 april 2003 ger det en total skattesänkning ända till dess att nästa miljöklass blir obligatorisk. Eftersom datum när detta blir verklighet ännu inte är bestämt är den totala skattesänkningen för detta fordon okänd. Om vi emellertid antar att nya krav införs den 1 oktober 2011 blir den maximala skattereduktionen 54 307 för den "viktade" typlastbilen.

**Tabell 10.6.** Samlad fordonsskattereduktion för olika miljöklasser vid olika inköpsår, svenska kronor. "Typsänkning"

	MK 2000	MK 2005	MK 2008
2003	22 362	41 529	54 307
2004	17 570	36 737	49 515
2005	11 181	30 348	43 126
2006	4 792	23 959	36 737
2007	0	17 570	30 348
2008	0	11 181	23 959
2009	0	4 792	17 570
2010	0	0	11 181
2011	0	0	4 792

Införande av detta incitamentssystem bör samtidigt innebära ett åtagande från statens sida att eventuella förändringar av systemet skall innebära att motsvarande incitament bibehålls. Även om skattedifferentieringen sannolikt har en mindre betydelse för nybilsköp, ger en miljödifferenterad fordonsskatt ändå en signal att miljömässiga alternativ skall premieras. Samtidigt skall det framhållas igen, att effekten snarare tidigarelägger köp av fordon med bättre miljöklass än ökar antalet fordonssköp.

På grund av rådande svensk lagstiftning och EG-lagstiftning differentieras fordonsskatten efter motorns egenskaper och inte efter de faktiska utsläppen eller med hänsyn till om lägre utsläpp uppnås på annat sätt än med nya motorer. Om styrningen hade varit teknikneutral, dvs. det var utsläppen från fordonet och inte motorn som var avgörande för uttag av fordonsskatt, hade miljöstyrningen varit starkare. Ett styrmedel för att minska utsläpp uppvisar i de allra flesta fall en större kostnadseffektivitet om det är teknikneutralt. – Jämför avsnitt 10.4.

Mönstret kan naturligtvis variera beroende på kostnad för teknikutveckling, skalfördelar i produktion och installation. Det finns inget skäl att anta att kostnaden för att uppnå strängare avgaskrav kommer att vara konstant över tiden, eftersom det är olika tekniska lösningar som det blir frågan om. En annan osäkerhetsfaktor är att detta styrmedel skickar signalen till existerande teknikutveckling att detta styrmedel är tänkt att finnas på lång sikt. Även om s.k. uppgradering i dag av bilindustrin bedöms som mindre sannolik, kan det enligt vår mening inte

uteslutas att tekniken och lagstiftningen utvecklas så, att en sådan åtgärd kan bli praktiskt och ekonomiskt möjlig.

Förutom att en lägre fordonsskatt för rena fordon ger incitament till användande av rena motorer påverkas sannolikt även avställningsgraden. Avställningsgraden är lägre för miljöklass 2000-fordon jämfört med äldre fordon (se tabell 10.1). Sannolikt beror detta på att det för dessa fordon betalas en lägre vägavgift samt att de har tillträde till miljözoner och har bättre bränsleekonomi. Således är bedömningen att användandet av tunga rena fordon sannolikt kommer att öka ytterligare.

Utveckling mot renare fordon och lägre utsläpp påverkas alltså också av andra faktorer än beskattningen. Bland annat kan tillträde till miljözoner, företagets miljöpolicy, offentliga upphandlingskrav med mera också stimulera till användande av rena tunga fordon. Förhoppningsvis kan den föreslagna miljödifferentierade fordonsskatten ytterligare stimulera användandet av rena tunga fordon.

Med tanke på den framtida utvecklingen kan framhållas, att det skisserade systemet torde kunna förenas med ett eventuellt kilometerskattesystem.

#### 10.3.4 Hur omfördelas fordonsskatten? En liten höjning för många

Våra beräkningar av skattebortfall och skatteintäkter baseras på att fordonsparken, som den såg ut den 17 januari 2002, är representativ vad gäller avställningsgrad och att "typlastbilen" och "typbussen" väl avspeglar den tunga fordonsparkens utseende även framöver.

Tabell 10.7 nedan illustrerar storleken av skattebortfall och intäkter av förslaget under den första etappen, dvs. från och med den 1 april 2003 till den 1 oktober 2006. Beräkning av skattebortfallet i tabell 10.7 görs enligt följande logik:

- Bredare viktintervall genom avrundning ned till närmaste jämnt tusental föreslås, vilket innebär sänkning av fordonsskatten för en majoritet av de tunga fordonen och därmed ett årligt bortfall.
- Fordonsskatten för vägavgiftspliktiga fordon som uppfyller miljöklass 2000 eller bättre sänks till EG:s miniminivå, men med ett påslag på fem procent.

- Sänkningen för vägavgiftspliktiga fordon styr direkt hur stor sänkning i kronor övriga tunga fordon med motsvarande vikt och antal axlar med denna miljöklass får.
- Ett ytterligare "typbortfall" beroende på fordonsparkens förnyelse beräknas med hjälp av genomsnittlig historisk nyregistrering av tunga fordon. Varje år nyregistreras cirka 4 700 tunga lastbilar och 970 tunga bussar (källa: BIL Sweden). Den 1 oktober 2006 finns det då 25 315 tunga fordon i trafik.
- Typsänkningar som används för bortfallsberäkning utförs för en "typlastbil" som ges 6 389 kronor i skattesänkning och en "typbuss", vilken ges 4 755 lägre fordonsskatt.

Beräkningar har gjorts för den första etappen, den 1 april 2003 till den 1 oktober 2006. Längre prognoser har inte gjorts, men bedömningen är att skattebortfallet torde bli större nästa etapp (den 1 oktober 2006 till den 1 oktober 2009) beroende på att fordonsköpare och fordonskonstruktörer då har mer tid att anpassa sig till incitamentet. – Jämför avsnitt 10.3.3.

Nedanstående beräkningar skall ses i ljuset av rimligheten av några förenklande antaganden. Framför allt rör det incitamentets totala styreffekt och avställningsgrad.

Som tidigare nämnts bedöms incitamentet ha en begränsad effekt på antalet nybilsköp och det totala antalet fordon. Dessa faktorer bedöms därför inte påverka skattebortfallet i någon nämnvärd omfattning; incitamentet tidigarelägger snarare nybilsköp än ökar antalet fordon. I beräkningarna har inte heller denna effekt vägts in, men skulle i så fall göra att skattebortfallet också tidigareläggs, men inte förändras totalt under den första etappen.

En annan bedömning är att avställningsgraden i vägtrafikregistret den 17 januari 2002 är representativ. Det är möjligt att spekulera i att miljödifferentieringen ökar avställning av äldre fordon samt minskar avställningen hos de renare fordonen. Ett ytterligare antagande är att alla nyregistrerade fordon åtminstone uppfyller miljöklass 2000. Med tanke på att nya fordon tillhör högre miljöklasser och att incitamentet gör det mindre attraktivt att registrera (gamla) fordon av lägre miljöklass, får detta antagande anses rimligt.

Tabell 10.7 visar också hur mycket skatteintäkterna ökar vid ett påslag med 55 procent av nuvarande fordonsskatt för lätta fordon.

Säkerheten i dessa beräkningar är beroende av hur den del av fordonsparken som är i trafik förändras över tiden. Den föreslagna höjningen om 55 procent bedöms endast marginellt påverka avställningen av lätta fordon. Rimligheten i detta skall ses i ljuset av att fordonsskatten höjs maximalt 1 100 kronor per år för ett sådant fordon.

**Tabell 10.7.** Bruttoberäkning av skattebortfall och skatteintäkter, miljoner svenska kronor

	Fr.o.m. 1 april 2003	2004	2005	T.o.m. 30 sept 2006	Tot 2003-2006
Bortfall pga miljödifferentiering	63	98	133	159	453
Bortfall pga bredare viktintervall	27	36	36	27	126
Intäkter av 55% höjning	124	165	165	124	578
<b>Ökning/minskning per år</b>	34	31	-4	-62	-1

Av tabell 10.7 ser vi att skattebortfallet är uppdelat på två kategorier – bortfall på grund av dels miljödifferentiering, dels bredare viktintervall. Intäkterna av den 55-procentiga höjningen för vissa lätta fordon visas också.

Vi räknar med att det till en början blir ett visst överskott men att en utjämning sker över tiden så att utfallet i stort sett blir statsfinansiellt neutralt. Under de två första åren får staten ökade intäkter med drygt 30 miljoner kronor per år. Detta är resultatet av att den 55-procentiga höjningen överskrider effekten av den miljödifferentierade fordonsskatten de första åren. År 2005 förväntas intäkter och bortfall vara i det närmaste lika stora (minus fyra miljoner). År 2006, då antalet tunga fordon som åtminstone uppfyller miljöklass 2000 är som störst, blir det också ett stort bortfall, vilket innebär att överskottet från de två första åren behövs för att täcka underskottet år 2006. Förslaget bedöms för hela perioden i princip ge statsfinansiell neutralitet (bortfallet på en miljon kronor skall bedömas utifrån de förenklade antagandena som gjorts).

Bortfallet på grund av bredare viktintervall bedöms vara konstant över tiden. På längre sikt är det möjligt att spekulera i att fordonstillverkare anpassar sig till bredare viktintervall i syfte att undvika fordonsskatt för potentiella köpare. Vinsten av denna anpassning skall emellertid ses i ljuset av effekten på

transportkapaciteten – många av de tyngsta fordonen befinner sig i dag i den högsta skattevikten. För dessa fordon antas transportkapaciteten vara viktigare än incitamentet att undvika några tusen kronor i årlig fordonsskatt.

Som nämnts bedöms den föreslagna ändringen träda i kraft den 1 april 2003. Under denna tid har fordonsparken förnyats jämfört med hur den såg ut den 17 januari 2002. Om vi utgår från att alla nya fordon motsvarar miljöklass 2000 eller renare och en beräkning görs med hjälp av "typfordonets" sänkning, ges en indikation på storleken av skattebortfall vid tiden för ändringen av fordonsskatten. Detta bortfall beror dels på en naturlig förnyelse av fordonsparken (nybilsköp som skulle gjorts ändå), dels på att nybilsköp tidigareläggs på grund av differentieringen av fordonsskatten. Fram till den 1 oktober 2006 har det gått cirka tre och ett halvt år sedan den 17 januari 2002. Varje år registreras, som tidigare nämnts, cirka 4 700 tunga lastbilar och 970 tunga bussar.

Det skall också nämnas att en helt övervägande del av den 55-procentiga höjningen fås i kategorierna "Lastbilar som inte kan drivas med dieselloja" (D 1) och "Ej vägavgiftspliktiga dieseldrivna lastbilar med två hjulaxlar och annan draganordning eller utan draganordning" (D 2.3.1, D 2.5.1). Det är också i dessa kategorier som det är önskvärt att fordonsskatten höjs stegvis för att minska skatteskillnaden mot personbilar. Se avsnitt 12.

#### 10.4 Går det att montera avgasreningssystem på äldre fordon och uppnå lägre utsläpp?

Vi har undersökt om det går att montera avgasreningssystem (t.ex. katalysator eller partikelfälla) för att minska utsläppen på äldre fordon. Kostnaden och möjligheterna att göra detta beror av vilken ursprunglig motor det rör sig om och vilken teknik som krävs för att nå de lägre utsläppen. Kostnaden är sannolikt betydligt lägre än att köpa ett nytt fordon.

Ett krus i sammanhanget är emellertid, såsom antytts i avsnitt 10.3.4, att skattelättnader inte torde 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 fordonets motor och inte till särskilda anordningar med vars hjälp avgasreningen skulle kunna förbättras.

Vi anser att denna fråga bör undersökas närmare på såväl det nationella planet som på EG-nivå. Stora miljövinster kan finnas att hämta här med en ordning som tillåter en friare bedömning av utrustning för avgasrening.

## 10.5 Beskattning efter 1000 kg-intervall i stället för 100 kg-intervall

De nuvarande skatteskalorna i bilaga 1 till fordonsskattelagen är genomgående uppbyggda så, att det för olika intervall anges ett grundbelopp och att ett tillägg görs inom intervallet för varje helt hundratal kilogram. Skatteskalorna är således mycket detaljerade i vikhänseende.

EG:s minimiskatteskala, som har fått tjäna som förebild för vårt förslag till den nya skatteskalen för särskilt miljövänliga fordon, är indelad i 1 000 kg-intervall eller bredare intervall. Det är angeläget – inte minst i det kommande reformarbetet – att jämförelser kan göras med EG-reglerna på ett så enkelt och smidigt sätt som möjligt.

Mot nu angiven bakgrund anser vi att det är principiellt riktigt att gå över till 1 000 kg-intervall. Vi har inte haft möjlighet att i detta skede undersöka vad en sådan reform över hela linjen – alltså för samtliga skattepliktiga fordon – skulle innebära. Vi menar emellertid att om man nu, i enlighet med vårt förslag, gör betydande förändringar i beskattningen av de tunga fordonen bör man också ta steget till 1 000 kg-intervall för dessa. Denna förändring bör alltså omfatta tunga lastbilar och bussar med skattevikt över 3,5 ton.

Genom övergången till 1 000 kg-intervall kan konstruktionen av skattebelopp med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp förenklas så att det aktuella skattebeloppet anges direkt i författningen. Detta medför att skatteskalen i de högsta viktklasserna i respektive fordonskategori planar ut. Vi bedömer att detta inte har någon pratisk betydelse eftersom det finns få eller inga fordon i dessa viktklasser.

Förändringen medför ett visst programmeringsarbete och åtgärder för att vid övergången reglera tillkommande respektive överskjutande skatt. Mot detta skall ställas den bättre överskådlighet som vinnas bland annat i de fordonsskattetabeller som ges ut för praktiskt bruk.

# 11 Tunga fordon med luftfjädring

**Utredningens överväganden:** Mot bakgrund av osäkerheten om luftfjädringens inverkan på vägslitage föreslås inte någon skatte-differentiering med hänsyn till sådan fjädring.

## 11.1 Utredningens uppdrag

I utredningsdirektiven (s. 10) sägs i samband med behandlingen av fordonsskatten på tunga fordon att utredaren särskilt skall klarlägga om det är möjligt att införa en lägre fordonsskatt för fordon med luftfjädring och, om så är fallet, ge förslag på utformningen av en sådan differentiering.

## 11.2 Bakgrund

### 11.2.1 Direktiven 96/53/EG och 1999/62/EG

Såsom tidigare berörts finns i Europaparlamentets och rådets direktiv *1999/62/EG* om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer *minimiskattesatser* för fordonsskatten på motorfordon och fordonskombinationer (godsfordon). Skillnad görs därvid å ena sidan mellan fordon och fordonskombinationer som har drivaxel/drivaxlar med luftfjädring eller annan likvärdig fjädring och å andra sidan fordon och fordonskombinationer med andra system för fjädring. Med "likvärdig fjädring" avses fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med den definition som finns i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom



gemenskapen. När vi i fortsättningen talar om luftfjädring menar vi därmed även "likvärdig fjädring".

Minimiskattesatserna för fordon och fordonskombinationer med respektive utan luftfjädring framgår av bilaga 3 till detta betänkande. Som synes är skillnaderna i minimiskattesatser för fordon/fordonskombinationer med respektive utan luftfjädring i vissa fall mycket stora. Differentieringen får ses mot bakgrund av att det i punkt 7 av preambeln till direktivet sägs att bland annat användandet av vägvänliga fordon bör uppmontras genom en differentiering av skatter och avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion.

I direktivet *96/53/EG* anges bland annat gränsvärden för tillåtna vikter, varvid högre vikter skall tillåtas i vissa fall om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring. Med luftfjädring jämföras, som nyss nämnts, fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt den närmare definitionen i direktivet. Motsvarande reglering fanns i rådets direktiv *85/3/EEG* som föregick det nu gällande direktivet.

#### 11.2.2 Differentiering i andra länder av fordonsskatten efter fjädringssystem

Såvitt är bekant för utredningen görs skillnad i fordonsskatten mellan fordon och fordonskombinationer med respektive utan luftfjädring i bland annat EU-länderna Belgien, Danmark, Frankrike, Italien och Nederländerna samt i Norge och Polen. Danmarks skatteskala för tunga godsfordon följer helt EG:s minimiskattesatser för fordon/fordonskombinationer med respektive utan luftfjädring. Bland länder som inte har nu aktuell differentiering kan nämnas Tyskland.

#### 11.2.3 Regler om fjädring m.m. i den svenska vägtrafiklagstiftningen

Först förklaras här några begrepp som används i fortsättningen. Det gäller begreppen axeltryck, boggi, boggitryck, bruttovikt, trippelaxel och trippelaxeltryck. Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner gäller i detta sammanhang följande.

Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 m
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan
Bruttovikt	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan
Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och tredje axeln som är mindre än 5 m
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan

Enligt 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276) delas det allmänna vägnätet in i tre klasser: bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). På BK1-vägnätet tillåts högre fordonsvikter som överensstämmer med de fordonsvikter som är tillåtna enligt EG:s bestämmelser. Viktbestämmelserna för BK1 gäller på cirka 92 procent av det allmänna vägnätet. Bärighetsklasserna framgår av kartor som Vägverket ger ut.

I 4 kap. 12 § trafikförordningen finns bestämmelser om de axel-, boggi- och trippelaxeltryck som fordon och fordonskombinationer får framföras med.

I fråga om boggitryck föreskrivs bland annat att om avståndet mellan axlarna är 1,3 m eller större men inte 1,8 m får boggitrycket på en väg av bärighetsklass 1 vara högst 18 ton. Om drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna får boggitrycket på nämnda slag av väg uppgå till 19 ton.

I fråga om *bruttovikten* på BK1-vägar föreskrivs i bilaga 1 till trafikförordningen bland annat följande.

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får inte överstiga

-----	
b) när fordonet har tre axlar	25 ton
c) när fordonet har tre axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton	26 ton
-----	
e) när fordonet har fyra eller flera axlar	31 ton
f) när fordonet har fyra eller flera axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller liknande fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon av axlarna överstiger 9,5 ton	32 ton

Sammanfattningsvis innebär reglerna att fordon med luftfjädring i angivna situationer tillåts ha 19 tons boggitryck och 26/32 tons bruttovikt. Annars tillåts 18 tons boggitryck respektive 25/31 tons bruttovikt. Således genomgående en skillnad om 1 ton.

Det sagda avser maximala vikter och gäller om samtliga förutsättningar är uppfyllda i vikhänseende. Sammantaget bestäms i det enskilda fallet ett fordons eller ett fordonstågs högsta tillåtna bruttovikt av att tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltryck inte överskrids, att högsta tillåtna fordonsvikt inte överskrids och av hur stort avståndet är mellan den första och den sista axeln på fordonet eller fordonståget. Vilka bruttovikter som tillåts kan utläsas ur de bruttoviktstabeller för BK1–3 som finns i bilagorna 1–3 till trafikförordningen.

#### 11.2.4 Närmare om reglerna om luftfjädring

Luftfjädring, varmed förstås att minst 75 procent av fjädrings-effekten på axeln är luftfjädrad, är ett alternativ till mekanisk fjädring och anses minska belastningen på vägen. Dessutom möjliggör en sådan fjädring viss höj- och sänkbarhet av fordonet samt ökar komforten. Det finns inget krav på att ett fordon skall vara utrustat med luftfjädring.

Det är osäkert i vilken utsträckning fordon har luftfjädring. Viss registrering av sådan utrustning görs i vägtrafikregistret (se nedan) men uppgifterna kan inte användas för en tillförlitlig kartläggning. Allmänt kan dock sägas att moderna större lastbilar ofta har luftfjädring.

Enligt trafikförordningens bestämmelser om fordons vikt och dimensioner med utgångspunkt i direktivet 96/53/EG medges som nämnts en högre belastning på vägen när fordonets drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring. Detta gäller dock inte generellt utan endast i vissa fall. Motsvarande bestämmelse infördes genom SFS 1992:1756, med ikraftträdande den 1 januari 1993, i dåvarande vägtrafikkungörelsen (1972:603) och var en anpassning till direktivet 85/3/EEG.

I vägtrafikregistret antecknas, i samband med registreringsbesiktning och genom en särskild så kallad textkod enligt Vägverkets föreskrifter VVFS 1993:2, förekomsten av vägvänlig fjädring på drivaxel. Detta gäller dock endast i de fall det har betydelse för viktgränserna enligt trafikförordningen.

En lastbils skattevikt – den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas – utgörs enligt 5 § fordonsskattelagen (1988:327) av totalvikten, dock högst den bruttovikt som fordonet får framföras med på väg som hänförs till bärighetsklass 1. Innebörden av detta är att den högre vikt som tillåts enligt trafikförordningen på grund av luftfjädring också föranleder en högre fordonsskatt.

#### 11.2.5 Några rapporter angående fordonsfjädring m.m.

Vi har efter hänvändelse till Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fått del av två rapporter i ämnet från institutet, båda av relativt sett äldre datum.

Den ena rapporten, nr 270 1984, heter "Inverkan av tunga fordons fjädringsegenskaper och däckutrustning på vägens nedbrytning". Detta är en litteraturstudie som syftar till att belysa hur tunga fordons fjädrings- och dämpningsegenskaper, boggiutföranden och däckutrustning påverkar storleken av de dynamiska axellasttillskott som uppkommer vid färd på ojämn väg och som har stor betydelse för väggroppens nedbrytning.

I denna rapport nämns på några ställen luftfjädring. Det framgår dock inte något närmare om hur sådan fjädring påverkar vägbanan jämfört med andra fjädringssystem. Tvärtom sägs (s. 31) att i en

studie angående bland annat dubbel- och trippelaxlar (Sweatman 1981) anses luftfjädring ge ”försumbara förbättringar jämfört med stålfjädring”.

Den andra rapporten, nr 279 1987, heter ”Mätning av dynamisk hjullast”. Den innehåller resultaten av mätningar av dynamisk bakhjulslast vid färd på ojämn väg med två bussar med olika fjädringssystem. Det ena fordonet hade luftfjädring. Inte heller denna rapport skapar närmare klarhet i luftfjädringens betydelse, se särskilt s. 18. Dessutom avser den ju bussar och inte lastbilar, som närmast är aktuella i detta sammanhang.

### 11.3 Överväganden

Frågan om luftfjädring är i utredningsdirektiven inte uttryckligen nämnd bland de frågor som skall behandlas med förtur. Den hör dock nära samman med diskussionen om skatteskalorna för tunga godsfordon och Svenska åkeriförbundet har i sin framställning till utredningen om åtgärder för att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation framhållit att EG:s minimiskatteskala för fordon med luftfjädring bör följas. Skälet till detta är att luftfjädringen anses vara skonsam mot vägen och således förorsakar mindre vägslitage än annan fjädring i motsvarande situation. Luftfjädring är för övrigt skonsam även mot föraren och mot lasten, som många gånger kan vara av ömtalig beskaffenhet.

De gränsvärden för fordonsvikter som regleras i trafikförordningen är ett resultat av harmoniseringen inom EU med utgångspunkt i direktivet 96/53/EG. Luftfjädring innebär i det sammanhanget att gränsvärdet för tillåten vikt höjs i vissa fall. Samtidigt innebär det för svenskt vidkommande att fordonsägaren får betala en högre fordonsskatt.

Skillnaden mellan direktiven 96/53/EG och 1999/62/EG, varvid det senare inte kräver dubbelmonterade hjul och inte heller begränsar luftfjädringen till vissa fordonskategorier, är i och för sig förklarlig, eftersom de reglerar förekomsten av luftfjädring från olika utgångspunkter. Det måste samtidigt konstateras att luftfjädringen, som en vägvänlig utrustning, får utnyttjas för högre vikter i vissa fall och därmed kan antas få till följd att effekten av vägvänligheten i vart fall begränsas.

Generellt sett kan det konstateras att luftfjädring är positiv från slitagesynpunkt. För att differentiera fordonsskatteskalan för tunga

godsfordon efter förekomsten av luftfjädring skulle emellertid krävas mer detaljerad kunskap om luftfjädringens betydelse för minskat vägslitage. Särskilt gäller detta om fordon med luftfjädring skulle få så pass stor skattenedsättning som EG:s minimiskattesatser anger. Vi har, såsom framgår ovan, efterforskat kunskap på området och de upplysningar som vi då har fått ger inte någon klarhet i sambandet mellan luftfjädring och vägslitage. Viss osäkerhet råder således om luftfjädringens inverkan på vägslitage. Det kan också noteras att bilden är splittrad i Europa vad gäller hänsynstagande till luftfjädring i fordonsbeskattningen.

Mot ovan angivna bakgrund är vi inte beredda att förorda någon skattedifferentiering med hänsyn till sådan fjädring.

## 12 Vissa lätta fordon

**Utredningens förslag:** Fordonsskatten för bussar och lastbilar med totalvikten högst 3,5 ton höjs i en första etapp genom ett procentuellt påslag om 55 procent för samtliga fordon. En successiv höjning bör senare ske upp till personbilsnivå. Skatten på personbilar förändras inte.

Höjningen av skatteuttaget för småbussar och lätta lastbilar motiveras såväl av administrativa skäl som av rättviseskäl och miljöskäl. En likställd beskattning kan förmodas stoppa omregistreringarna från personbil till lätt lastbil av skattemässiga skäl.

Den högre fordonsskatten för dieseldrivna fordon i förhållande till bensindrivna fordon, som motsvaras av en lägre beskattning av själva drivmedlet, bensin eller dieselolja, behålls.

### 12.1 Inledning

I avsnitt 10 har framför allt beskattningen av tunga fordon behandlats. Även de lätta fordonen berörs emellertid av förslagen där. I detta avsnitt diskuteras beskattningssituationen närmare för vissa lätta fordon, vilket innebär "småbussar", dvs. bussar med totalvikt högst 3,5 ton, och lätta lastbilar. Se närmare nästföljande avsnitt om definitioner m.m.

### 12.2 Fordonsdefinitioner, myndighetsföreskrifter

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner avses med nedan angivna definitioner följande.

Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av personer, dock högst föraren och åtta passagerare.
Buss	En bil som är inrättad för transport av fler än åtta personer utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål.
Lastbil	En bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

Lagen innehåller inte någon indelning av bussarna i tunga respektive lätta sådana. Här brukar man tala om bussar med totalvikt högst 3,5 ton respektive bussar med totalvikt över 3,5 ton.

Vissa ändringar av begreppen föreslås i prop. 2001/02:130, Fordonslag, m.m. Ändringarna berör dock inte indelningen i fordonskategorier.

De fordon som behandlas i detta avsnitt är, som tidigare nämnts, bussar med totalvikt högst 3,5 ton och lätta lastbilar.

Gällande föreskrifter om klassificering av fordon finns i dåvarande Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter TSVFS 1981:22, senast ändrade genom TSVFS 1992:60.

I TSVFS 1989:93, med ändring i TSVFS 1981:22, behandlas klassificeringen av kombibilar, dvs. när en sådan bil skall anses vara en personbil respektive en lastbil. I TSVFS 1985:94, likaledes med ändring i TSVFS 1981:22, behandlas klassificeringen av husbilar. Sådana bilar anses där vara lastbilar. Det är dock att märka, att s.k. campingbilar enligt EG-rätten (direktivet 98/14/EG med ändring av direktivet 70/156/EEG) anses vara personbil. Denna fråga har behandlats i betänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29), s. 163.

Båda de ovan nämnda TSVFS-ändringarna utgör s.k. allmänna råd men har likväl en styrande effekt. Det är enligt huvudregeln Bilprovningens uppgift att med utgångspunkt i gällande



föreskrifter och allmänna råd avgöra frågan om fordonsslag i samband med registreringsbesiktning.

### 12.3 Statistik

Enligt Vägverkets statistik för januari 2002 fanns i vägtrafikregistret följande antal fordon i de olika kategorierna.

Fordonskategorier	I trafik	Avställda	Totalt antal
Lätta lastbilar, bensindrivna	167 914	59 614	227 528
Lätta lastbilar, dieseldrivna	142 937	26 955	169 892
Bussar med totalvikt högst 3,5 ton (småbussar), bensindrivna	1 231	327	1 558
Bussar med totalvikt högst 3,5 ton, dieseldrivna	756	210	966
Personbilar, bensindrivna	3 735 839	641 858	4 377 697
Personbilar, dieseldrivna	182 464	49 362	231 826

### 12.4 Fordonsskattenivåer för de aktuella fordonen

Uttaget av fordonsskatt regleras i fordonsskattelagen (1988:327, FSL), se avsnitt 3.2. *Skattevikten* är den vikt efter vilken fordonsskatt beräknas (5 § FSL). Skattevikten utgör för personbilar tjänstevikten, medan skattevikten för bussar och lastbilar utgörs av totalvikten.

*Tjänstevikten* för en bil är den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren. *Totalvikten* däremot är summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Trafikbeskattningsutredningen (TBU) gjorde i sitt slutbetänkande *Bilen, miljön, säkerheten* (SOU 1999:62) en jämförelse mellan å ena sidan en standardpersonbil och å den andra en buss och en lastbil med motsvarande vikt och visade på föreliggande skillnader i skatteuttag (se s. 81 ff.). Mot bakgrund av bland annat

dessa jämförelser föreslog TBU en enhetsskatt för personbilar, småbussar och lätta lastbilar. Det årliga skattebeloppet föreslogs sättas till 1 000 kronor för de bensindrivna fordonen och 5 000 kronor för de dieseldrivna.

Nedan redovisar vi en motsvarande jämförelse med de skattebelopp som gäller i dag.

### *Personbilar*

För personbilar är som nämnts tjänstevikten skattevikt. Personbilar delas i skattehänseende in i sådana som inte kan drivas med dieselolja och sådana som kan det. Tidigare var skatten för dieseldrivna personbilar differentierad även med avseende på årsmodell. Den 1 januari 2001 togs denna differentiering bort (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1, rskr. 2000/01:36, SFS 2000:1325).

Utdrag ur bilaga 1 till fordonsskattelagen

Fordonslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			Grund- belopp	Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>B Personbilar</b>				
1 Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0– 901–	90 0	585 734	0 149
2 Personbil som kan drivas med dieselolja	0– 901–	90 0	2 245 2 814	0 569

### *Bussar*

Bussar beskattas, som nyss nämnts, efter totalvikt. Även för bussar är fordonsskatten olika beroende på slag av drivmedel, dvs. bensin (C 1) eller dieselolja (C 2). För *bensindrivna bussar* är skatteskalen

differentierad i tre olika nivåer, 0–1 600 kg, 1 601–3 000 kg samt 3 001 kg och däröver. Skatten för en bensindriven buss med en totalvikt över 3 000 kg uppgår till 984 kronor.

För *dieseldrivna bussar* med totalvikten *högst 3 500 kg* är skatten differentierad på motsvarande sätt som för de bensindrivna bussarna (C 2.1). För en dieseldriven buss med totalvikten högst 3 500 kg uppgår fordonsskatten till 1 545 kronor per år. Skatten är alltså högre för dieseldrivna bussar än för bensindrivna.

Tidigare gällde samma skatteskala för alla dieseldrivna bussar. Skatten var differentierad endast i skiktet 0–3 000 kg. För bussar med totalvikten 3 001 kg och däröver utgick samma skatt, 1 545 kronor. Från och med den 1 januari 2000 (prop. 1999/2000:1, bet. 1999/2000:FiU1, rskr. 1999/2000:28, SFS 1999:1065) är skatten för dieseldrivna bussar med totalvikten *över 3 500 kg* differentierad dels efter vikt, dels med avseende på antal hjulaxlar (C 2.2).

För en dieseldriven buss med totalvikt 3 501 kg och med två hjulaxlar betalas 2 510 kronor i fordonsskatt. Skatten för samma vikt med tre, fyra eller flera hjulaxlar är 2 315 kronor.

#### Utdrag ur bilaga 1 till fordonsskattelagen

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		Grund- belopp	Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen

#### **C Bussar**

1 Bussar som inte kan drivas med dieselloja	0–	1	390	0
	1 601–	600	430	40
	3 001–	3 000	984	0

2 Bussar som kan drivas  
med dieselloja

2.1 Bussar med en högsta	0–	1 600	720	0
skattevikt av 3 500 kilo-	1 601–	3 000	775	55
gram som kan drivas med	3 001–		1 545	0
dieselolja				

---

### *Lastbilar*

Lastbilar delas in i lätta respektive tunga lastbilar, dvs. lastbilar med totalvikten högst 3,5 ton och lastbilar med totalvikten över 3,5 ton. Lastbilar beskattas efter totalvikt. För bensindrivna lastbilar (D 1) är skatten differentierad upp till 3 001 kg och därefter konstant. Skatten kan maximalt uppgå till 984 kronor.

För dieseldrivna lastbilar (D 2) är skatten differentierad efter vikt, antal hjulaxlar och eventuell draganordning (anordning för påhängsvagn eller annan draganordning än anordning för påhängsvagn, se vidare avsnitt 3.2). Därutöver gäller olika skatteuttag för icke vägavgiftspliktiga respektive vägavgiftspliktiga tunga lastbilar. Vägavgift tas ut för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt av minst 12 ton (7 ton om fordonet är utrustat med anordning för påhängsvagn), om fordonet uteslutande är avsett för godstransport på väg. När vägavgiftssystemet infördes den 1 februari 1998 var tanken att den sammanlagda summan av fordonsskatt och vägavgift skulle motsvara det tidigare uttaget av fordonsskatt. Fordonsskatteuttaget justerades därför nedåt för alla vägavgiftspliktiga lastbilar. – Angående uttaget av vägavgift, se vidare avsnitt 3.3.

Skatt för lastbilar tas ut med dels ett grundbelopp, dels ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kg över den lägsta vikten i klassen.

Den övervägande delen av de dieseldrivna lätta lastbilarna, cirka 170 000 fordon, hör till gruppen icke vägavgiftspliktiga lastbilar med två hjulaxlar och annan dragordning än anordning för påhängsvagn (D 2.3.1) eller icke vägavgiftspliktiga lastbilar med två hjulaxlar utan draganordning (D 2.5.1). Skattetabellerna är identiska för dessa två typer av fordon. Skatten är här 720 kronor för fordon upp till 1 600 kg och därefter differentierad för varje hundratal kg.

## Utdrag ur bilaga 1 till fordonsskattelagen

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		Grund- belopp	Tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>D Lastbilar</b>				
1 Lastbil som inte kan drivas med dieselloja	0– 1 601– 3 001–	1 600 3 000	390 430 984	0 40 0
2 Lastbilar som kan drivas med dieselloja				
2.3 med annan draganord- ning än anordning för på- hängsvagn, med två hjulaxlar				
2.3.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	0– 1 061– 3 001– 6 001– 10 001– 14 001– 17 001–	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000 17 000	720 775 1 545 1 677 2 821 6 737 11 984	0 55 4 29 98 175 229
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar				
2.5.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	0– 1 601– 3 001– 6 001– 10 001– 14 001– 17 001–	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000 17 000	720 775 1 545 1 677 2 821 6 737 11 984	0 55 4 29 98 175 229

### *Jämförelser*

En medelstor personbil (t.ex. Saab 9-3 eller Volvo S 40) väger cirka 1 400 kg. För en bensindriven personbil i den viktklassen (1 401–1 500 kg) betalas 1 479 kronor per år i fordonsskatt. Om den är dieseldriven uppgår skatten i stället till 5 659 kronor.

Den genomsnittliga maximilasten för personbilar kan uppskattas till 400 kg. Tjänsteviktsklassen 1 401–1 500 kg motsvarar därför en totalvikt mellan 1 800 och 1 900 kg.

Lastbilar beskattas som nämnts efter totalvikt. Om man jämför ovan nämnda personbil med en lastbil utan draganordning med två hjulaxlar med totalvikten 1 801–1 900 kg, kan konstateras att fordonsskatten för en bensindriven lastbil (skattekategori D 1) uppgår till 510 kronor och för en dieseldriven lastbil (D 2.5.1) till 885 kronor.

För en bensindriven personbil betalas alltså cirka *tre gånger så hög* fordonsskatt som för en bensindriven lastbil med motsvarande vikt. För en dieseldriven personbil är fordonsskatten mer än *sex gånger så hög* som för en dieseldriven lastbil med motsvarande vikt.

En motsvarande jämförelse med en buss, som också beskattas efter totalvikt, med totalvikten 1 801–1 900 kg visar, att skatten uppgår till samma belopp som för lastbil dvs. 510 kronor för den bensindrivna bussen (C 1) och 885 kronor för den dieseldrivna (C 2.1).

## 12.5 Problem med skillnaderna i skattebelastning

Utdragen ur skatteskalorna ovan visar att fordonsskatten är lägre för småbussar och lätta lastbilar än för personbilar med motsvarande vikt. Detta framgår även av nämnda jämförande exempel för respektive fordonskategori. Dessa skatteskillnader har medfört att personbilar registreras om till lätta lastbilar utan att några större ingrepp görs och sedan återställs till personbilar utan att registreras om. Det är svårt att skilja mellan personbilar och lätta lastbilar i vissa fall. Användningsområdena för de två fordonskategorierna sammanfaller dessutom ofta. Det är med andra ord så att fordon som är registrerade som lätta lastbilar används som personbilar eller är inredda så att de rätteligen skulle ha registrerats som personbilar.

Trafikbeskattningsutredningen redovisade i sitt slutbetänkande (SOU 1999:62) problemen med dessa skillnader i skatteuttag. Den utredningen hade haft en dialog med berörda myndigheter och fått vissa synpunkter på problemen. *Riksskatteverket* ansåg att väsentliga förenklingar och kostnadsbesparingar skulle uppnås med en enhetsskatt. *Vägverkets trafikregister* hade själv föreslagit en enhetsskatt och till stöd för detta anfört förenklingsskäl och att man skulle undvika skatteundandraganden. *Rikspolisstyrelsen* menade att en enhetsskatt skulle medföra förenklingsvinster och förhindra gränsdragningsproblem, vilket skulle vara positivt för trafikpolisens arbete. Även *Bilprovningen* ansåg att en skatteutjämnning mellan småbussar och lastbilar å ena sidan och personbilar å den andra skulle förhindra "onödiga" ombyggnader av främst kombifordon till lastbilar i syfte att få sänkt skatt.

Vi har vid kontakter med Vägverket fått veta, att problemen med klassificeringen finns kvar bland annat i fråga om kombibilar och husbilar. Skillnaderna i beskattning anses vara den grundläggande orsaken till missförhållandena.

Såvitt vi har kunnat utröna kvarstår alltså nu nämnda problem till följd av rådande skillnader i skatteuttag. De redovisade synpunkterna angående en enhetsskatt torde gälla även om de aktuella fordonen beskattas enhetligt men utan att en enhetsskatt införs.

## 12.6 Miljöaspekter

EU:s nya obligatoriska avgaskrav för lätta fordon, som gäller från och med den 1 januari 2000, anges i direktivet 98/69/EG. Direktivet utgör en ändring av det ursprungliga avgasdirektivet 70/220/EEG. Genom de nya bestämmelserna skärps kraven enligt en tidtabell som löper mellan den 1 januari 2000 och den 1 januari 2007 (se vidare avsnitt 4.2). Bestämmelserna har införlivats med svensk rätt genom lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen (se vidare avsnitt 5.3).

Samtidigt med den nya lagen infördes vissa skattelättnader för särskilt miljövänliga fordon. För personbilar, bussar med en skattevikt av högst 3 500 kg eller lastbilar med en skattevikt av högst 3 500 kg, som uppfyller kraven för miljöklass El eller Hybrid, tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången (14 a § FSL).

Om skatteplikt inträder för första gången under år 2002 för

1. en sådan personbil eller buss som har en tjänstevikt överstigande 2 470 kg men en högsta totalvikt om 3 500 kg, eller

2. en sådan lastbil som har en tjänstevikt överstigande 1 275 kg men en högsta totalvikt om 3 500 kg och som uppfyller kraven för miljöklass 2005, avräknas ett belopp om 1 500 kronor från fordonsskatten. Beloppet avräknas efter hand vid påförandet av fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2006 (14 c § FSL).

Det kan anläggas en rad miljöaspekter på skatteuttaget av fordonsparken. Följande faktaunderlag och miljöaspekter har lämnats av utredningens expert från Naturvårdsverket.

Olika fordons inbördes skatteförhållanden är inte relaterade till deras relativa miljöbelastning. Om fler miljöaspekter tas med i bedömningen innebär det att vissa fordonskategorier får en höjd skatt. Vid bedömningen bör hänsyn tas till olika fordons användningsätt.

En från miljösynpunkt rättvis beskattning kunde betyda att det totala skatteuttaget för ett fordon återspeglade dess miljöbelastning. Bilar kan dock knappast behandlas individuellt utan i de kategorier som används för beskattning, avgasgodkännanden m.m. I en rad avseenden saknas både särskild klassificering och krav.

Alla fordon omfattas av avgaskrav. För lätta lastbilar gäller dock mindre stränga krav än för personbilar. Småbussar har samma avgaskrav som lätta lastbilar i samma viktklass. Deras koldioxidutsläpp följs inte heller upp på samma sätt som personbilarnas. Tunga fordon har andra avgaskrav än lätta fordon. Även om jämförelser är svåra att göra är det sannolikt så att det för tunga fordon tillåts högre utsläpp. Samtidigt tas en högre skatt ut för de tunga fordonen.

Många miljöfaktorer är varken reglerade eller angivna som grund för skatteuttaget. Förutom avgasutsläpp och koldioxidutsläpp borde också exempelvis återvinningsgrad och bullerprestanda ingå.

Lätta lastbilar har högre avgasutsläpp och utsläpp av koldioxid än personbilar samtidigt som de körs ungefär lika mycket. Dock antas lätta lastbilar trafikera tätorterna i större utsträckning än personbilarna.

Lätta lastbilar delas i avgassammanhang in i tre klasser. De minsta – knappt befintliga – har samma miljökrav som personbilar, medan de större har lättare krav. Småbussar och lätta



lastbilar är i princip dieseldrivna och återfinns främst i klass III. Trots olikheterna i miljöbelastning har alltså småbussar och lätta lastbilar en lägre skatt än personbilar och tunga fordon. I tabellen nedan anges uppgifter om olika fordonskategoriers miljöbelastning och vissa andra förhållanden.

**Schematisk miljöjämförelse.** Lätta lastbilar och små bussar jämförda med tunga bilar och personbilar.

Parameter	Lätta lastbilar och småbussar (under 3500 kg)		Tunga bilar: lastbilar och bussar	Personbilar
	provvikt mellan 1305 och 1760 kg	provvikt större än 1760 kg		
<b>Avgaskraven</b>				
Obligatoriska avgaskrav: miljöklass	Mk 2000	Mk 2000	Mk 2000	Mk 2000
Infört: frivilliga miljöklasser	Mk 2005	Mk 2005	Mk 2005, Mk 2008, Mk EEV	Mk 2005
<b>Ungefärliga jämförelsetal</b>	massa/körsträcka			
Typiskt fordon för jämförelse	bensindrift	dieseldrift	dieseldrift	bensindrift
Avgasutsläpp, NO <sub>x</sub>	100	400	~2000	80
Avgasutsläpp, partiklar	100	~1000	~1000	100
Utsläpp, koldioxid	100	~150	~400	70
Användningsgrad, relativ körsträcka	100	100	~400	100
Storlek, platsbehov (markytan)	100	120	300-600	100
Stads/landfördelning av trafikarbete	10:1	10:1	1:10	1:1

*Kommentar:* Underlaget till tabellen är avgasgränsvärden i kraven för respektive kategori (korrelations samband för motor/chassipro). Trafikdata från bl.a. Naturvårdsverkets PM 1671 (1983). För andra faktorer, som buller och trafiksäkerhet, saknas jämförelsetal.

## 12.7 Överväganden

Det nu redovisade faktaunderlaget avseende skatteuttaget för småbussar och lätta lastbilar i förhållande till skatteuttaget för personbilar ger en relativt klar bild av vissa förekommande problem. Det kan konstateras att det sker ett rent *skatteundandragande* genom att fordon som är registrerade som lätta lastbilar förvandlas till personbilar och används som sådana utan att omregistrering sker. Detta har påtalats i olika sammanhang och problemet har vuxit under senare år.

I *miljöhänseende* kan konstateras att småbussar och lätta lastbilar skapar större miljöbelastning vad avser utsläpp än personbilar. När det gäller andra faktorer, t.ex. buller, torde belastningen från småbussar och lätta lastbilar inte vara mindre än från personbilar. Inte heller från trafiksäkerhetssynpunkt finns några skillnader som motiverar olika beskattning.

Trafikbeskattningsutredningen föreslog i sitt slutbetänkande (SOU 1999:62) att en enhetsskatt skulle införas för alla lätta fordon. Vi förordar för vår del inte någon enhetsskatt, utan anser att skatteuttaget bör öka i takt med ökande fordonsvikt och antal axlar på motsvarande sätt som för de tunga fordonen.

*Sammantaget* talar omständigheterna för att småbussar, lätta lastbilar och personbilar skall beskattas enhetligt, dock utan att det införs någon enhetsskatt i den bemärkelse som Trafikbeskattningsutredningen föreslog. Fordonsskatten på personbilar bör för närvarande lämnas oförändrad men skatten på småbussar och lätta lastbilar höjas till personbilsnivå. Detta bör ske successivt i etapper. Højningen av skatteuttaget motiveras såväl av administrativa skäl som av rättviseskäl. Hertil kommer att det även finns miljöskäl för att anpassa skattenivån så att skatteuttaget för småbussar och lätta lastbilar åtminstone inte är lägre än det för personbilar. En likställd beskattning kan förmodas stoppa omregistreringarna från personbil till lätt lastbil av skattemässiga skäl.

De i avsnitt 10 skisserade skatteändringarna innebär för de lätta fordon som avses här att de nuvarande skatteskalorna höjs genom ett procentuellt påslag om 55 procent för samtliga fordon.

Detta innebär för de bensindrivna lätta lastbilarna att fordonskatten blir drygt hälften mot vad den är för bensindrivna personbilar av motsvarande storlek. Den nuvarande skatteskillanden blir med andra ord ungefär halverad i denna etapp.

För de dieseldrivna personbilarna blir fordonsskatten omkring fyra gånger högre än för motsvarande lastbilar mot i dag en skillnad om sex gånger. Höjningen blir då för ett enskilt fordon som högst knappt 1 100 kronor. För vissa fordon blir höjningen dock inte mer än drygt 200 kronor.

Den skillnad som i dag föreligger i uttaget av fordonsskatt för bensindrivna respektive dieseldrivna fordon med en högre skatt för de dieseldrivna fordonen motsvaras av en lägre beskattning av själva drivmedlet. Denna skillnad behålls i vårt förslag.

## 13 Konsekvenser av förslagen

### 13.1 Allmänt

För kommittéers och särskilda utredares arbete gäller kommittéförordningens (1998:1474) bestämmelser. I det följande redovisas och behandlas dessa bestämmelsers innehåll och eventuella inverkan på utredningens arbete.

### 13.2 Statsfinansiella konsekvenser

Enligt 14 § kommittéförordningen gäller, att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall dessa redovisas. När det gäller ökade kostnader och minskade intäkter för staten, kommuner eller landsting skall kommittén föreslå en finansiering.

Vårt förslag om miljödifferentiering innebär att tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som åtminstone uppfyller de senaste obligatoriska avgaskraven får en lägre skatt än tunga fordon med lägre miljöklass. För att få lägre fordonsskatt i den *första etappen* krävs miljöklass 2000 (eller renare). För att få lägre fordonsskatt i den *andra etappen* krävs miljöklass 2005 (eller renare) osv. för nästkommande etapper. Vi föreslår även förenklingar av skatteskalorna för tunga fordon genom bredare viktintervall, som förändras från 100 kg-intervaller till 1 000 kg-intervaller. Skattesatserna i nuvarande 100 kg-intervaller "avrundas" nedåt till skattesatser som gäller för närmaste 1 000-tal kg. Detta medför en ökad statsfinansiell kostnad.

Sänkningen av fordonsskatten för vissa tunga fordon finansieras genom en höjd fordonsskatt om 55 procent för småbussar och lätta lastbilar (totalvikt högst 3,5 ton).

Bruttoberäkningarna nedan bygger på en finansiering av den första etappens miljödifferntiering under perioden den 1 april 2003 – den 30 september 2006. Förslagen beräknas ge statsfinansiell neutralitet för hela perioden.

**Tabell** Årliga bruttoskatteintäktsförändringar i miljarder kronor

	2003, fr.o.m. 1/4	2004	2005	2006, tom. 30/9
Miljö- differntiering	-0,06	-0,10	-0,13	-0,16
Bredare viktintervall	-0,03	-0,04	-0,04	-0,03
55% höjning för lätta lastbilar	0,12	0,16	0,16	0,12
<b>Summa</b>	0,03	0,02	-0,01	-0,07

Förslagen förväntas ge något ökade bruttointäkter under åren 2003 och 2004. För år 2005 förväntas intäkter och bortfall vara i det närmaste lika, för att år 2006 ge ett visst statsfinansiellt skattebortfall. Miljödifferntieringen förväntas ge ett ökat antal lastbilar av miljöklass 2000 (eller renare), vilket medför att skattebortfallet ökar över tiden, för att minska efter den 1 oktober 2006, då miljöklass (2005 eller renare) blir obligatorisk. Fordon i miljöklass 2000 beskattas då inte längre efter den lägre skattesatsen. Utfallet för tiden efter den 1 oktober 2006 är förenat med stor osäkerhet och redovisas därför inte i tabellen.

Beräkningarna för miljödifferntieringen bygger på att antalet nyregistrerade fordon av miljöklass 2000 (eller renare) per år uppgår till 4 700 tunga lastbilar respektive 970 bussar med totalvikt över 3,5 ton (källa: BIL Sweden). Beräkningarna om bredare viktintervall samt den 55-procentiga höjningen för småbussar och lätta lastbilar baseras på hur fordonsparken såg ut i januari 2002. För ytterligare bakgrund och motiven till antagandena inför beräkningarna, se avsnitt 10.3.4.

Förslagen antas inte ge några momseffekter (ingen moms tas ut på fordonsskatten) eller någon direkt effekt på konsumentprisindex, eftersom den allmänna prisnivån inte direkt påverkas av fordonsskatteförändringar. Olika indirekta effekter av förslagen,

såsom exempelvis ökning eller sänkning av företagens vinster och löner, vilket påverkar underlaget för t.ex. inkomstskatter och sociala avgifter, anges inte. Sådana effekter antas vid förändringar i fordonsskatten vara relativt små.

De ökade administrativa kostnaderna förväntas bli marginella. Ett visst programmeringsarbete kan förväntas bli följderna av förändringarna av skatteskalorna för miljödifferencieringen, av införandet av bredare viktintervall samt av skattehöjningen för småbussar och lätta lastbilar. Mot detta skall vägas den administrativa förenkling som bland annat de bredare viktintervallen kan förväntas ge upphov till.

Kostnadsökningarna för kommunerna, som i viss utsträckning använder lätta fordon vid framför allt skolskjutsning och färdtjänst, får bedömas som marginella.

### 13.3 Övriga konsekvenser

Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen (15 § kommittéförordningen).

#### **Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet**

Förslaget att på sikt likställa beskattningen av småbussar och lätta lastbilar med den av personbilar kan förväntas minska skatteundandragandena genom omregistrering av fordon mellan de olika kategorierna. Det kan även förväntas få positiva effekter för polisens trafikövervakande arbete i fråga om de här aktuella fordonen.

### **Konsekvenser för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags**

Påverkan på småföretagare av den föreslagna förändringen av fordonsskatten är inte entydig. Småföretagare är ingen homogen grupp. I denna finns det företagare som har lätta fordon eller tunga fordon eller båda delarna.

En viss snedvriden konkurrens i gränssnittet mellan lätta och tunga fordon kan befaras, dvs. den som har ett lätt fordon och får en skatteköjning missgynnas i förhållande till den som har ett tungt fordon och får en skattesänkning. Dessa effekter är dock små.

Generellt kan antas att åkare som använder tunga fordon med motorer som uppfyller högre miljökrav kommer att gynnas och få en bättre konkurrenssituation gentemot åkare i konkurrerande länder. Större åkerier kan förväntas ha lättare att ta investeringskostnaden för ett nytt, miljövänligare fordon än ett mindre åkeri.

Småföretagare som använder lätta fordon får en något högre kostnad. Dessa småföretagare är dock i mindre utsträckning utsatta för ett internationellt konkurrenstryck än småföretagare som har tunga fordon.

Den föreslagna skatteköjningen för lätta fordon är måttlig i kronor räknat. Köjningen för ett enskilt fordon blir som högst knappt 1 100 kronor. För vissa fordon blir köjningen dock inte mer än drygt 200 kronor (jfr avsnitt 12.7).

Småbussar och lätta lastbilar används inom vitt skilda samhällssektorer. Inom exempelvis jordbrukssektorn kan antas att det finns ett större antal lätta lastbilar som används för lättare transporter i driften av jordbruket. Effekterna för de många småföretagarna inom denna sektor får bedömas vara marginella i det enskilda fallet. De beloppsmässiga köjningarna blir, som nyss nämnts, måttliga och de sker från en synnerligen låg skattenivå.

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.

### **Övrigt**

Vi kan konstatera att de förslag som lämnas, till följd av utredningsuppdragets och ämnesrådets karaktär, inte kommer att få någon inverkan på den kommunala självstyrelsen. Förslagen

kommer vidare att vara neutrala till såväl sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet som till regionalpolitiska aspekter. Förslagen kan inte heller förväntas få någon inverkan på jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

#### 13.4 Ikraftträdande

De förslag till förändringar i skatteuttaget som vi lämnar bör kunna träda i kraft den 1 april 2003.



## Kommittédirektiv



Översyn av vägtrafikbeskattningen

Dir.  
2001:12

---

Beslut vid regeringssammanträde den 19 april 2001.

### **Sammanfattning av uppdraget**

En särskild utredare tillkallas med uppgift att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Översynen skall framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt. Utredaren skall även se över uttaget av fordonsskatt. En särskild uppgift är att klarlägga om det är möjligt att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp. Vidare skall beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner utredas. En allmän översyn skall göras av fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen i syfte att förenkla och anpassa regelverkens terminologi. Slutligen skall följderna av ett upphävande av lagen om saluvagnsskatt och förordningen om uppbörd av saluvagnsskatt m.m. analyseras och möjligheten att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning prövas.

## Bakgrund

### *Utgångspunkter för översynen*

Kommunikationskommittén har i sitt slutbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1997:35) anfört att fordonsskatten för tunga fordon bör höjas kraftigt för att innefatta de kostnaderna som vägtrafiken orsakar för samhället, men att höjningen på kort sikt måste begränsas med hänsyn till konkurrensförhållandena inom EU. Regeringen har i propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop.1997/98:56) bedömt att det i nuläget inte är aktuellt med en höjning av fordonsskatten för tunga lastbilar. I propositionen framhålls dock att regeringen i ett längre perspektiv arbetar för trafikavgifter eller trafikskatter inom EG som innefattar de kostnader som vägtrafiken orsakar.

På förslag av regeringen i proposition 1997/98:145 Svenska miljömål -miljöpolitik för ett hållbart Sverige fattade riksdagen i april 1999 beslut om en ny struktur i arbetet med miljömål och fastställde 15 nationella miljökvalitetsmål (bet. 1998/99: MJU6, rskr. 1998/99:183).

Enligt Trafikbeskattningsutredningens delbetänkande Bilen, miljön och säkerheten (SOU 1997:126) bör fordonsskatten på tunga lastbilar, med hänsyn till bland annat internationella konkurrensskäl, inte höjas. Enligt utredningen kan det på längre sikt vara lämpligt att slopa fordonsskatten på släpvagnar och i stället ta ut hela skatten på dragfordonet. Ett slopande av fordonsskatten på släpvagnar skulle enligt utredningen innebära väsentliga förenklingar av fordonsskattesystemet samt att beskattningen av lastbilar och släpvagnar anpassas till vad som redan gäller för dragbilar och påhängsvagnar. I Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande Bilen, miljön och säkerheten (SOU 1999:62) har bland annat styreffekterna av skatterna inom vägtrafikområdet utvärderats. Denna utvärdering visar att förändringar i drivmedelsbeskattningen påverkar förbrukningen av drivmedel, särskilt på längre sikt.

Skatteväxlingskommittén har i sitt slutbetänkande Skatter, miljö och sysselsättning (SOU 1997:11) presenterat en modell för hur energiskattesystemet kan utformas i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökar. Skatteväxlingskommittén föreslog bland annat att det vid beskattning av drivmedel skall skapas en särskild trafik- och

miljöskattekomponent för att bland annat hänsyn skall kunna tas till de kostnader för samhället som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade.

I rapporten Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet (SIKA Rapport 2000:10) rapporterar Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ett uppdrag att tillsammans med trafikverken göra en översyn inom området. Rapporten framhåller betydelsen av att modifiera befintligt skattesystem i syfte att koppla skatterna närmare de kostnader trafiken orsakar.

Regeringen beslöt i februari 2000 att ställa sig bakom ett samlat transport- och näringspolitiskt program för svensk transportnärings. Regeringen konstaterade i detta program, efter överläggningar medrepresentanter från åkeribranschen, att det är nödvändigt att intensiviera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring bland annat genom att ge den mera harmoniserade regler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. Som en punkt i handlingsprogrammet, som även redovisats för riksdagen i propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop.1999/2000:78) uttalade regeringen att en utredning snarast bör tillsättas för att göra en samlad översyn av trafikbeskattningen för tunga fordon. Bakgrunden till regeringens ställningstagande är den utveckling i riktning mot territoriell beskattning som nu sker i andra europeiska länder när det gäller de transportpolitiskt motiverade delarna av trafikbeskattningen. Riksdagen fann det värdefullt att regeringen intensivierar sitt arbete med att främja en livskraftig svensk åkerinäring.

I budgetpropositionen för år 2001 (prop. 2000/01:1) föreslogs att en särskild trafik- och miljöskattekomponent, i enlighet med Skatteväxlingskommitténs modell, skall brytas ur energiskatten för drivmedel och att denna bör kompletteras med andra åtgärder för ökad miljörelatering av den samlade vägtrafikbeskattningen. Av propositionen framgår vidare att skattenivån på dieselolja för privatbilism och yrkesmässig trafik skall ses över i syfte att harmonisera skattenivåerna för diesel och bensin. Dessutom anfördes att förändringar på detta område bör baseras på en analys av de sammantagna effekterna av alla väg relaterade skatter med målsättningen att öka den samlade miljöstyrningen. Det angavs dock att frågan om framtida harmonisering av drivmedelsskatterna behöver analyseras i samband bland annat medbedömningar av hur

den samlade vägtrafikbeskattningen skall vara utformad för tyngre fordon. Därutöver framhölls att det för den yrkesmässiga trafikens del är nödvändigt att beakta utvecklingen i våra grannländer. Vidare anfördes att olika former av särregler som innebär att effekterna av en ökad bränslebeskattning för den yrkesmässiga trafiken reduceras bör om möjligt undvikas och i stället bör övervägas att balansera skatten på dieselolja med förändringar i fordonsskatten. Slutligen angavs att beskattningen av arbetsmaskiner bör ses över och att önskvärheten av att ersätta dagens vägavgifter med en reformerad kilometerskatt bör utredas.

### *Gällande trafikskatteregler*

#### Fordonsskatt

Fordon registrerade i Sverige beskattas med fordonsskatt. Fordonsskatt är en fast skatt som tas ut med visst belopp för en viss tidsperiod, oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används.

Enligt fordonsskattelagen (1988:327) tas fordonsskatt ut för motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda. Fordonsskattens storlek varierar bland annat med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Tjänstevikten är skattevikt för personbil, motorcykel, traktor och motorredskap. Totalvikten är skattevikt för buss, lastbil, tung terrängvagn och släpvagn. Skatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Uttaget av fordonsskatt på tunga godsfordon får inte understiga de minimiskattesatser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer<sup>1</sup>.

Skatteplikt upphör för ett fordon när det avregistreras, avställs eller befrias från skatteplikt.

Släpvagnar som dras av motorredskap eller tung terrängvagn är inte skattepliktiga om dragfordonet används som jordbrukstraktor. Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller

---

<sup>1</sup> EGT nr. L 187, 20.07.1999, s. 42, Celex 31999L0062.

bussar som kan drivas med dieselloja eller om de dras av terminaltraktorer.

I vissa glesbygdskommuner tas skatten för personbil endast ut till den del skatten överstiger 384 kronor. Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. För vägavgiftspliktiga lastbilar tas dock fordonsskatt ut även om de är av en årsmodell som är trettio år eller äldre.

För personbilar och lätta bussar samt lätta lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 1 enligt 2 a § bilavgaslagen (1986:1386) ges en skattelättnad. Skattelättnaden har utformats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 1998/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon<sup>2</sup>. Därutöver är el- och elhybridbilar befriade från fordonsskatt i fem år. Någon motsvarande skattelättnad för tunga fordon som är godkända enligt strängare frivilliga miljökrav finns inte. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG av den 13 december 1999 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 gnisttändning drivna med naturgas eller motorgas vilka används i fordon<sup>3</sup>, är det möjligt att ge ett ekonomiskt incitament även för tunga fordon utifrån vilka utsläppskrav fordonets motor uppfyller. I direktivet anges fyrakravnivåer som för närvarande är frivilliga och kan gynnas med ekonomiska incitament.

### Vägavgift

Enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon tas vägavgift ut för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt av minst 12 000 kilogram om fordonet uteslutande är avsett för godstransport på väg. För vägavgiftspliktiga fordon tas en lägre fordonsskatt ut.

För svenska fordon tas vägavgift ut för period om ett år. För utländska fordon tas vägavgift ut för dag, vecka, månad eller år. När vägavgifte när betalad får fordonet framföras i samtliga anslutna länder utan att nyavgift tas ut. För svenskregistrerade fordon avser

<sup>2</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1, Celex 398L0069.

<sup>3</sup> EGT L 44, 16.2.2000, s. 1, Celex 31999L0096.

vägavgiften hela det svenska vägnätet, medan den för utländska fordon avser motorvägarna samt vissa delar av det övriga stamvägnätet. För fordon registrerade i Sverige är således den svenska vägavgiften att betrakta som en skatt, medan den för fordon som är registrerade i annat land är att betrakta som en avgift.

### Energi- och koldioxidbeskattning

Regler om beskattning av bränsle finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Genom lagen har en anpassning skett till de regler som gäller inom EG för beskattning av mineraloljor. De grundläggande rättsakterna för beskattning av mineraloljor är rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (mineraloljedirektivet), rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av skattesatserna för mineraloljor (skattesatsdirektivet) och rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (cirkulationsdirektivet)<sup>4</sup>.

Sverige använder i dag både energi- och koldioxidskatterna för att uppfylla de minimiskattenivåer som gäller för bränslen. Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bensin, eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, gasol, metan, naturgas, kolbränslen och petroleumkoks. Den allmänna principen är att skatt skall tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motordrift. Energiskatt och koldioxidskatt tas även ut på icke fossila bränslen som används som drivmedel. För sådana bränslen kan skattebefrielse eller skattenedsättning medges undervissa förutsättningar enligt mineraloljedirektivet och underförutsättning att de gemenskapsrättsliga regler om statligt stöd, som syftar till att förhindra att konkurrensen snedvrids på den gemensamma marknaden, är uppfyllda.

Energiskatten på bränsle tas ut med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. Skatten är inte proportionell mot energiinnehållet. Energiskatten på oljor varierar beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller uppvärmning. Oljor som används i fordon beskattas med en förhöjd energiskatt.

Den grundläggande principen i mineraloljedirektivet är att alla

<sup>4</sup> EGT L 316, 31.10.1992, s. 12, Celex 31992L0081, EGT L 316, 31.10.1992 s. 19, Celex 31992L0082 och EGT L 076, 23.3.1992 s. 1, Celex 31992L0012.

bränslen som används som drivmedel skall beskattas. Detta gäller för mineraloljor, för vilka särskilda minimiskattenivåer är fastlagda i skattesatsdirektivet, men även för övriga bränslen.

Energiskatten på bensin är differentierad i tre nivåer, två nivåer för s.k. blyfri bensin och en nivå för annan bensin. Den blyfria bensinen är indelad i två miljöklasser, miljöklass 2 och den miljövänligare miljöklass 1. Skattedifferensen mellan miljöklass 1 och 2 är 3 öre och motsvarar merkostnaden vid produktion av miljöklass 1 bensin. På marknaden förekommer endast bensin som tillhör miljöklass 1.

Skattedifferentieringen mellan blyfri bensin och annan bensin står i överensstämmelse med gällande EG-regler. Däremot kräver den differentierade skatten på blyfri bensin ett undantag enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet. Sådant undantag har beviljats till utgången av år 2006.

Den högbeskattade, ofärgade dieseloljan skall användas vid fordonsdrift. Den är indelad i miljöklass 1, 2 och 3. Dieseloljan i miljöklass 1, som är den bästa kvaliteten, dominerar marknaden med cirka 96 procent medan resterande olja tillhör miljöklass 3.

Med stöd av artikel 8.4 i mineraloljedirektivet, har Sverige till utgången av år 2006 beviljats ett undantag som medger skattedifferentiering av den högbeskattade, ofärgade dieseloljan.

Koldioxidskatt för fossila bränslen beräknas utifrån kolinnehållet i bränslet. Under år 2001 gäller att skattesatserna är beräknade att motsvara cirka 53 öre per kilogram utsläppt koldioxid.

## **Uppdraget**

### *Allmänna förutsättningar*

Utredaren skall se över vägtrafikbeskattningens utformning och framförallt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter. Det fiskala perspektivet utgör dock utgångspunkt för översynen. Hänsyn skall också tas till vägtrafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren har i detta avseende att utgå från transportsektorns kostnadsansvar, såsom det beskrivs i prop. 1997/98:56.

Det är viktigt att hänsyn till miljön och trafiksäkerheten ges större tyngd i trafikbeskattningen. Målsättningen är att öka

trafikbeskattningens styrning mot miljövänliga och trafiksäkra fordonsalternativ. Vid översynen skall utredaren därför åstadkomma en styrning mot en mer miljövänlig och säker vägtrafik, och att beskattningen ställs i relation till de problem som vägtrafiken orsakar. Det är dock viktigt att de styrmedel som föreslås är kostnadseffektiva.

De senaste åren har de svenska åkerier som utför internationella transporter och som tidigare varit verksamma på en reglerad marknad blivit aktörer på en gemensam transportmarknad där de konkurrerar med övriga EU-länders åkerier. Den 1 juli 1998 utsattes även inrikestrafiken i medlemsstaterna för konkurrens genom att cabotaget i princip släpptes fritt inom EU. Även bilateralt med länder utanför EU har marknaderna öppnats under 1990-talet, utom när det gäller cabotage och tredjelandstrafik. En ökande andel av transporterna inom samt till och från Sverige utförs nu av åkerier som är etablerade i andra länder och som i huvudsak beskattas i sina hemländer. Utredaren skall beakta denna konkurrenssituation vid översynen av trafikbeskattningen.

### *Kilometerskatt*

Tyskland har aviserat att man avser att lämna det europeiska vägavgiftssamarbetet (Eurovinjett) för att övergå till ett kilometerskattesystem. Ett flertal länder i vägavgiftssamarbetet har börjat utreda en övergång till kilometerskatt. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en övergång till kilometerskatt i Sverige. Utredaren skall särskilt beakta EG-rättens begränsningar att ta ut kilometerskatt på hela vägnätet. Sveriges särskilda struktur med långa avstånd och en industri spridd över hela landet måste också beaktas vid val av framtida lösning. Vidare får skatteuppbörden inte orsaka orimligt höga transaktionskostnader. Utredaren skall beakta utvecklingen i övriga länder i vägavgiftssamarbetet. Särskilt skall klargöras hur den i Tyskland föreslagna kilometerskatten kommer att utformas. Även relevanta avstånds- eller tidsberoende skatter och avgifter i andra europeiska länder bör beaktas. För det fall utredaren finner att det är önskvärt att införa en kilometerskatt i Sverige skall även förslag lämnas på hur grundragen för en kilometerskatt skall utformas.



### *Fordonsskatt på tunga fordon*

Utredaren skall klargöra i vilken utsträckning det är möjligt att lägga om uttaget av fordonsskatten för tunga lastbilar och släpvagnar samt lämna förslag på en sådan omläggning av fordonsskatten. Utredaren skall särskilt klarlägga om det är möjligt att införa en lägre fordonsskatt för fordon med luftfjädring, och om så är fallet, ge förslag på utformningen av en sådan differentiering. Det är viktigt att skillnaden i uttag av fordonsskatt mellan tunga lastbilar och tunga bussar inte är större än vad som kan motiveras av konkurrensskäl eller av möjligheterna till en mer kostnads-effektiv trafik. En jämförelseskall göras med beskattningen av tunga lastbilar och släpvagnar i relevanta länder inom EU.

### *Ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp*

Enligt artikel 3 i direktiv 1999/96/EG får en medlemsstat besluta om ekonomiska incitament för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp. En förutsättning är att särskilda villkor uppfylls. Ett incitament får inte ges längre än till dess att den miljövänligare tekniken blir obligatorisk vid nya typgodkännanden och får inte vara högre än kostnaden för att installera tekniken. Utredaren skall analysera om effekterna på miljön av ett sådant ekonomiskt incitament är tillräckligt omfattande för att motivera att ett incitament införs. Utredaren skall främst klarlägga om det är möjligt att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för tunga fordon och, om så är fallet, ge förslag på utformning av ett sådant incitament. För det fall det inte är möjligt att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten skall utredaren ge förslag på en alternativ utförandeform för ett sådant incitament. I samband med detta skall även behovet av ett ekonomiskt incitament för tunga fordon som drivs med bränslen som med för låga utsläpp av klimatgaser analyseras.

Utredaren skall se över möjligheterna till en miljöstyrning i fordonsskatten för lätta fordon med syfte att minska miljöpåverkan från trafiken. Företrädesvis bör en analys göras av möjligheten att differentiera skatten med hänsyn till ett fordon utsläpp av avgaser, särskilt utsläpp av koldioxid, varvid även bilarnas transportkapacitet skall beaktas.

### *Drivmedelsskatterna*

Utredaren skall vidare avväga nivån på drivmedelsskatten i förhållande till övriga vägtrafikskatter i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Förändringar på detta område skall baseras på en analys av de sammantagna effekterna av alla vägtrafikrelaterade skatter. Drivmedelsskattenivån skall bestämmas med utgångspunkt från den gällande energi- och koldioxidskatten. Vidavvägningen mellan fordons- och drivmedelsskatt inverkar en rad olika aspekter. Utredaren skall här utgå från vad som redovisats avseende styrmedel i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande. En jämförelse skall göras med beskattningen i relevanta länder inom EU. I detta sammanhang skall även beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner ses över. Utredaren skall även ta hänsyn till arbetet med Skatteväxlingskommitténs energiskattemodell och den föreslagna trafik- och miljöskattekomponenten. Utredaren skall undersöka lämpligheten av att, i enlighet med Skatteväxlingskommitténs förslag, bryta ut en särskild trafik- och miljöskattekomponent ur energiskatten. Denna komponent skall bl.a. ta hänsyn till de samhällskostnader som orsakas av miljöpåverkan och andra kostnader som är trafikrelaterade.

Dieselolja beskattas med en skattesats som är lägre än den som gäller för bensin. Dagens nivåer har motiverats med hänsyn till den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation. Utredaren skall klargöra i vilken utsträckning det inom ramen för denna konkurrenssituation är möjligt att harmonisera drivmedelsskattenivåerna. I vissa länder inom EU har det införts olika former av särregler som innebär att dieseloljeskatt återbetalas eller reduceras för fordon i yrkesmässig trafik. Sådana undantag bör undvikas i Sverige. Möjligheten att balansera dieseloljeskatten med förändringar i vägtrafikbeskattningen bör därför i stället övervägas.

### *Lagteknisk översyn*

Förfarandereglerna i fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen skall ses över med avsikten att förenkla dessa. I samband med detta skall utredaren föreslå de justeringar som bör vidtas för att terminologin i fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen skall vara i överensstämmelse med EG-rättens terminologi, exempelvis viktbegreppen och klassindelningar.

Vidare skall utredaren analysera följderna av ett upphävande av lagen (1976:339) om saluvagnsskatt och förordningen (1976:767) om uppbörd av saluvagnsskatt, m.m.. Utredaren skall även pröva om det är möjligt att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning, och om så är fallet, lämna förslag på utformning.

### *Övrigt*

En konsekvensbeskrivning skall göras av utredningens förslag och effekten av skatteförändringarna skall analyseras. Utredaren skall även redovisa hur föreslagna åtgärder skall finansieras.

Utredaren skall samråda med övriga utredningar som behandlar områden som har nära samband med trafikbeskattningen. Utredaren skall också noga följa de diskussioner som pågår inom EU vad gäller det område som utredaren har att behandla. Utredaren skall särskilt redovisa hur dess förslag förhåller sig till EG-rätten.

### **Redovisning av uppdraget**

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 30 april 2003. Översynen av beskattningen av arbetsmaskiner skall dock redovisas med förtur. För de delar av uppdraget som särskilt påverkar ärnäringens konkurrenssituation gäller att resultatet av arbetet skall redovisas med förtur i delbetänkande. Detta gäller även beträffande skattelättnad för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp och slutsatser avseende trafik- och miljöskattekomponenten. Det står utredaren fritt att i övrigt redovisa delar av arbetet i ett eller flera delbetänkanden.

(Finansdepartementet)

## Bilaga 2

# Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till  
Vägförskattningen

Dir.  
2002:26

---

Beslut vid regeringssammanträde den 28 februari 2002.

### **Sammanfattning av tilläggsuppdraget**

Utredaren skall, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik. Utredaren skall också analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem.

Den tidpunkt då utredningens uppdrag skall redovisas ändras till den 31 december 2003. Analysen av pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem skall dock redovisas så snart den internationella utvecklingen medger en relevant analys.

### **Bakgrund**

Genom beslut den 19 april 2001 bemyndigade regeringen det statsråd som har ansvar för skattefrågor att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över vägförskattningen (dir.

2001:12). Enligt utredningsdirektiven skall utredaren framför allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande tilltrafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Resultatet av utredarens arbete skall redovisas senast den 30 april 2003.

### **Tilläggsuppdraget**

I regeringens proposition Infrastruktur för ett långsiktighållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) föreslås att den särskilde utredaren med uppdrag att göra en översyn av vägtrafikbeskattningen bör ges tilläggsdirektiv att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Av propositionen framgår att detta arbete kräver att man nära följer den europeiska utvecklingen inom detta område. Arbetet handlar dels om pågående lagstiftningsarbete i Europa, dels om utvecklingen avseende införda och planerade kilometerskattesystem. Riksdagen antog regeringens förslag den 14 december 2001 (bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Utredaren skall således, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, analysera hur ett svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Vidare skall utredaren analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem. Utredaren skall utgå från vad som angetts i dir. 2001:12, särskilt de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik.

De ytterligare uppgifter som utredaren nu fått innebär att tiden för uppdraget måste förlängas. Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 31 december 2003. Analysen av det pågående lagstiftningsarbetet i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem skall dock redovisas så snart den internationella utvecklingen medger en relevantanalys, dock senast den 31 december 2003.

(Finansdepartementet)

## Bilaga 3

### Utdrag ur Europaparlaments och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

#### BILAGA I

#### Minimiskattesatser för fordon (fordonsskatt)

##### Motorfordon

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt i ton		Minimiskattesatser			
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring 1)		Andra system för fjädring av drivaxel/axlar	
		Minimi-skattesats/år i euro	Minimi-skattesats/år i svenska kronor 2)	Minimi-skattesats/år i euro	Minimi-skattesats/år i svenska kronor 2)
<b>2 axlar</b>					
12–	13	0	0	31	302
13–	14	31	302	86	837
14–	15	86	837	121	1 178
15–	18	121	1 178	274	2 667
<b>3 axlar</b>					
15–	17	31	302	54	526
17–	19	54	526	111	1 080
19–	21	111	1 080	144	1 402
21–	23	144	1 402	222	2 161
23–	26	222	2 161	345	3 358
<b>4 axlar</b>					
23–	25	144	1 402	146	1 421
25–	27	146	1 421	228	2 219
27–	29	228	2 219	362	3 523
29–	32	362	3 523	537	5 227

## Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)

<b>2+1 axlar</b>					
12-	16	0	0	0	0
16-	18	0	0	14	136
18-	20	14	136	32	311
20-	22	32	311	75	730
22-	23	75	730	97	944
23-	25	97	944	175	1 703
25-	28	175	1 703	307	2 988
<b>2+2 axlar</b>					
23-	25	30	292	70	681
25-	26	70	681	115	1 119
26-	28	115	1 119	169	2 645
28-	29	169	1 645	204	1 986
29-	31	204	1 986	335	3 261
31-	33	335	3 261	465	4 526
33-	38	465	4 526	706	6 872
<b>2+3 axlar</b>					
36-	38	370	3 601	515	5 013
38-	40 ton	515	5 013	700	6 813
<b>3+2 axlar</b>					
36-	38	327	3 127	454	4 419
38-	40	454	4 419	628	6 112
40-	44	628	6 112	929	9 042
<b>3+3 axlar</b>					
36-	38	186	1 810	225	2 190
38-	40	225	2 190	336	3 270
40-	44	336	3 270	535	5 207

- 1) Fjädring som anses likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II i till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensionen i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.
- 2) Beloppen avser den svenska vägavgiften som fastställts för år 2002, se SFS 2001:798. Officiella växelkurser den 1 oktober 2001 (EGT 2001/C 278/01) har använts (1 euro = 9,7331 svenska kronor).

**BILAGA II****Maximibelopp i euro för vägavgifter inklusive administrativa kostnader enligt artikel 7.7**

Per år

<i>Fordon i olika klasser</i>	<i>med högst 3 axlar</i>		<i>med minst 4 axlar</i>	
	<i>euro</i>	<i>svenska kronor 1)</i>	<i>euro</i>	<i>svenska kronor</i>
icke EURO	960	9 343	1 550	15 086
EURO I	850	8 273	1 400	13 626
EURO II och renare	750	7 299	1 250	12 166

1) Beloppen i svenska kronor avser den svenska vägavgiften som fastställts för år 2002, se SFS 2001:798. Officiella växelkurser den 1 oktober 2001 (EGT 2001/C 278/01) har använts (1 euro = 9,7331 svenska kronor).

Per månad och vecka

Högsta avgiftssats per månad och vecka skall stå i proportion till den tid infrastrukturen används.

Per dag

Vägavgiften per dag är 8 euro för samtliga fordonskategorier.



## Bilaga 4

TM-komponenten – räkneexempel för omstrukturering av drivmedelsbeskattningen enligt Skatteväxlingskommitténs modell

Av Agnes von Gersdorff, Miljödepartementet och Mats-Olof Hansson, Finansdepartementet

### A. Inledning

Enligt Skatteväxlingskommitténs modell (SOU 1997:11) föreslås att fossila bränslen beskattas med summan av följande skattekomponenter:

- Energiskatt (E), som omstruktureras så att den blir proportionell mot energiinnehållet.
- Koldioxidskatt (K), som fortsatt är proportionell mot koldioxidinnehållet.
- Svavelskatt (S), som fortsatt är proportionell mot svavelinnehållet.
- Trafik- och miljöskatt (TM), vars belopp tillåts variera mellan olika bränslen med hänsyn till de specifika miljöeffekter och andra externa kostnader som bränsleanvändningen bidrar till.

En förutsättning för att reformen med lika beskattning av energiinnehåll i drivmedel kan genomföras är att hela energiskattesystemet reformeras. Syftet är att skapa en beskattning som är likformig, enkel och internaliserar externa miljökostnader. Enligt skatteväxlingsmodellen får energiskatten en rent fiskal funktion. Koldioxid- och svavelskatterna är miljörelaterade skatter.

Trafik- och miljöskatten kan ses som en miljörelaterad skatt med fiskala inslag.

I utvärderingen av Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell (Ds 2000:73) tillämpas en skattesats om 7,5 öre per kWh på energiinnehållet vilket motsvarar energiskattedelen på eldningsolja 1 (EO1) år 2000<sup>1</sup>. Energiskatten skall vara proportionell mot bränslets energiinnehåll. Koldioxidskattesatserna som anges i nedanstående tabeller gäller för år 2002. Svavelskatten är noll för drivmedel enligt dagens skattesystem, eftersom svavelinnehållet ligger under gränsvärdet för uttag av svavelskatt<sup>2</sup>.

Grundtanken med att införa en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen är att den skall fånga den samhällsekonomiska kostnaden för andra trafikrelaterade effekter och miljöpåverkan som användning av drivmedel ger upphov till. Påverkan genom koldioxid och svavel fångas genom koldioxid- respektive svavelskatten. Med trafik- och miljöskattekomponenten avses således effekter genom t.ex. partiklar, kolväten, vägslitage, buller och trafikolyckor.

För en översiktlig beskrivning av EG-reglerna och de svenska reglerna om drivmedelsbeskattningen hänvisas till avsnitten 2.5 och 3.4 i betänkandets huvudtext.

## B. Räkneexempel

I det följande visas räkneexempel på trafik- och miljöskattekomponenten *i tre avsnitt*. I den första delen lämnas den totala nivån av drivmedelsbeskattningen oförändrad och trafik- och miljöskattekomponenten beräknas som en restpost. I den andra delen visas beskattningen för olika typer av drivmedel men med TM-komponenten på en enhetlig nivå. Slutligen redovisas beräknade marginalkostnader för partiklar, kolväten, buller m.m. och en jämförelse görs med framräknade TM-komponenter i avsnitt 1 och 2.

---

<sup>1</sup> Energiskattedelen på eldningsolja ligger år 2002 på ungefär samma nivå som för år 2000. I 2001 års beskattning ligger skatten av Eo 1 på ca 7 öre/kWh medan den för 2002 motsvarar 7,15 öre/kWh.

<sup>2</sup> Från och med 1 januari 2002 betalas svavelskatt om svavelhalten överstiger 0,05 viktprocent eller motsvarande 500 ppm. För bensin Mk 1 ligger svavelhalten på 50 ppm.

Följande ligger till grund för skatteberäkningarna:

- Energiskatt (E): 7,5 öre/kWh
- Koldioxidskatt (K): 63 öre/kg CO<sub>2</sub>
- Trafik- och miljöskatt (TM): ges med varierande räkneexempel.

### 1. Oförändrad total beskattning – TM-komponenten som en restpost

Först beräknas TM-komponenten som "restpost" i förhållande till totala drivmedelsskattenivåer och efter omstrukturering av beskattning enligt Skatteväxlingskommitténs modell, först för bensin och dieselolja (exempel 1), sedan vid lika skatt för bensin och dieselolja (exempel 2), vidare för etanol (exempel 3) och slutligen för naturgas (exempel 4).

#### *Exempel 1: Beräkning av TM-komponenten som en restpost för bensin och dieselolja*

I tabellerna nedan är TM uppdelad på miljöklass och "annat". Miljöklass avser den delkomponent som kan särskiljas i dagens drivmedelsbeskattning utifrån miljöklasssystemet. Posten "annat" är inte specificerad utan kan sägas motsvara en rad av olika delkomponenter. Återstoden kan tänkas ha en fiskal funktion (F), miljökomponent (M), trafikkomponent (T) samt även återspegla hänsyn till konkurrenskraft (Y). Y-komponenten har i regel ett negativt värde, vilket förklaras närmare nedan. Intäkter från skatten (om den kan tas ut) för miljö- och trafikrelaterade externa kostnader flyter in i statskassan och har därmed en fiskal funktion samtidigt som de har viss styreffekt på miljö och trafik. TM-komponenten kan dock även innefatta en rent fiskal funktion nämligen om nivån överstiger marginalkostnaden för miljö- och trafikrelaterade effekter. (Marginalkostnaden redovisas nedan.)

- Miljöeffekter utöver koldioxid (M)  
Partiklar, kolväten  
Kemikaliehantering

- Trafikrelaterade effekter (T)  
Vägslitage  
Buller  
Olycksfall

I tabellerna framgår dagens skattenivå från år 2002 uppdelad på koldioxid- (K) och energikomponent (E) samt i den nya omstrukturerade uppdelningen på (K), (E) och miljöskattekomponent (TM).

**Tabell 1: Bensin, kr/l**

Beskattning	Bensin, Mk 1		Bensin, Mk 2		Bensin, annan	
	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM
E	3,16	0,65	3,19	0,65	3,84	0,65
K	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46	1,46
TM		2,51		2,54		3,19
Varav						
– miljöklass		0		0,03		0,68
– annat		2,51		2,51		2,51
<b>Summa</b>	<b>4,62</b>	<b>4,62</b>	<b>4,65</b>	<b>4,65</b>	<b>5,30</b>	<b>5,30</b>

**Tabell 2: Diesellojla, kr/l**

Beskattning	Diesellojla, Mk 1		Diesellojla, Mk 2		Diesellojla, Mk 3 eller annan	
	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM
E	1,32	0,74	1,56	0,74	1,86	0,74
K	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
TM		0,58		0,82		1,12
varav						
– miljöklass		0		0,24		0,54
– annat		0,58		0,58		0,58
<b>Summa</b>	<b>3,12</b>	<b>3,12</b>	<b>3,36</b>	<b>3,36</b>	<b>3,66</b>	<b>3,66</b>

Det kan noteras att TM blir lägre för diesellojla, särskilt i miljöklass 1. Det beror dels på att både energi- och koldioxidskatten per liter diesellojla är högre än för bensin, då diesellojla har ett högre

specifikt energi- och kolinnehåll än bensin. (Samtidigt ger en diesebil lägre utsläpp av koldioxid per körd mil eftersom bränslet har högt energiinnehåll och motorn har högre verkningsgrad än en bensinmotor.)

Det beror även på att dieselfordon i dagens skattesystem i praktiken har en s.k. skatteförmån i drivmedelsbeskattningen i förhållande till bensin. Detta kompenseras genom att fordonskatten på dieseldrivna personbilar är högre<sup>3</sup> men motsvarar också ett stöd till konkurrensutsatt kommersiell fordonsdrift<sup>4</sup>. Detta stöd kan ses som en negativ delkomponent i TM-komponenten för dieselolja jämfört med bensin (Y-faktorn)<sup>5</sup>. Nivån på punktskatten har satts lägre, eftersom skattebasen delvis kan försvinna om skatten sätts för högt, dvs. kommersiella användare skulle i högre grad tanka utomlands.

Som ett led i en grön skatteväxling har skatten på koldioxidutsläpp höjts i två etapper, från 37 öre/kg år 2000 till 63 öre/kg för år 2002. Omräknat i beskattning av bensin har koldioxidskattesatsen ökat från 0,86 kr per liter till 1,46 kr per liter. Omräknat i beskattning av dieselolja har en ökning skett från 1,06 kr per liter till 1,80 kr per liter<sup>6</sup>. Samtidigt har energiskatten nominellt minskat med i genomsnitt 53 öre/l. Med en låg TM-komponent för dieselolja finns risken att en höjd koldioxidskatt, som ett led i ytterligare skatteväxlingen leder till att TM-komponenten i dieseloljan krymper mot noll. Det gör det svårt att få täckning för de externa marginalkostnaderna, alltså kostnader för miljöeffekter, slitage, buller och olyckor, se exempel längre fram.

---

<sup>3</sup> I varje viktklass beskattas en dieseldriven personbil ca 3,8 ggr högre än en personbil som inte är dieseldriven.

<sup>4</sup> Merparten av den dieselolja som säljs på marknaden i dag används för kommersiella ändamål, t.ex. för drift av lastbilar.

<sup>5</sup> Det var emellertid inte någon uttalad politisk avsikt.

<sup>6</sup> Här ingår även en indexuppreppning enligt KPI, den utgör dock en smärre del av höjningen.

*Exempel 2: Samma totala skattenivå för bensin och dieselolja*

Om dieselolja skulle beskattas på samma nivå som bensin (miljöklass 1) blir TM-komponenten, beräknad som en restpost:

**Tabell 3: Bensin och dieselolja, kr/l**

Beskattning	Bensin, Mk 1		Dieselolja, Mk 1	
	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM
E	3,16	0,65	1,32	0,74
K	1,46	1,46	1,80	1,80
TM		2,51		2,08
<b>Summa</b>	<b>4,62</b>	<b>4,62</b>	<b>3,12</b>	<b>4,62</b>

Det framgår att TM-komponenten för dieselolja blir lägre än för bensin. Det beror på att en större del av skatten för dieselolja utgörs av energi- och koldioxidskatt på grund av dieseloljans högre energi- och kolinnehåll.

*Exempel 3: Etanol*

Motsvarande omstrukturering av beskattningen kan göras för alternativa drivmedel. I tabellen nedan ges exempel för etanol. Här aktualiseras två principer. För det första anges i skatteväxlingsmodellen att totalnivån för etanolbeskattning skall motsvara den totala skattenivån för bensin<sup>7</sup>. Vidare skall en skattestrategi för alternativa drivmedel börja tillämpas år 2003, som innebär att s.k. koldioxidneutrala drivmedel skall undantas från koldioxidskatt<sup>8</sup>. Differensen i skattenivå mellan bensin och etanol för bensinersättning skall motsvara nivån på koldioxidskatten. Differensen blir  $4,62 - 3,16 = 1,46$  kr i den totala skatten mellan bensin, miljöklass 1 och etanol om den beskattas enligt miljöklass 1.

<sup>7</sup> Ds 2000:73, tabell 11.6, s. 260 och 244.

<sup>8</sup> 2) Anges i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/2002:1, volym 1, s. 201). Det skall ske med stöd av en s.k 8.4-ansökan, som skall godkännas av Ekofin-rådet och EG-kommissionen.

**Tabell 4: Etanol för bensinersättning, kr/l**

Beskattning	Etanol enligt skatteväxlingsmodellen		Etanol enligt skattestrategin för alternativa drivmedel	
	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM
E	3,16	0,44	3,16	0,44
K	1,46	0	1,46	0
TM		4,18		2,72
<b>Summa</b>	<b>4,62</b>	<b>4,62</b>	<b>4,62</b>	<b>3,16</b>

I dag tillåts inblandning av högst 5 procent etanol i vanlig bensin. Den inblandade etanolen skall i princip beskattas på samma sätt som bensin miljöklass 1. Den etanol som i dag finns på marknaden har dock undantag från punktskatt alternativt en kraftigt nedsatt skatt<sup>9</sup>. Efter den s.k. BP-domen har rättspraxis för vad som kan bedömas som ett pilotprojekt och därmed få skattenedsättning emellertid blivit betydligt snävare<sup>10</sup>. Av denna anledning har en svensk skattestrategi för alternativa drivmedel tagits fram.

#### *Exempel 4: Naturgas*

Naturgas, metan och gasol som används för drift av motordrivna fordon påförs ingen energiskatt och har en reducerad koldioxidskatt år 2002. Biogas är befriad från både energi- och koldioxidskatt med stöd av ett 8.4-undantag. För naturgas ligger skattesatsen på ungefär 1,07 kr/m<sup>3</sup>. Den reducerade nivån motsvarar cirka 50 öre/kg koldioxid i stället för full nivå som motsvarar 63 öre/kg. Skattenivån skulle ligga på ca 1,35 kr/m<sup>3</sup> utan reduktion. Med en omstrukturering av energiskatten enligt energiinnehåll blir energiskatten 0,73 kr/m<sup>3</sup>. Vid samma totala skattenivå som under år 2002 blir TM-komponenten negativ och uppgår till -0,73 kr/m<sup>3</sup>. Om full koldioxidskatt betalas blir TM-komponenten ännu lägre. Om energiskattmodellen följs fullt ut

<sup>9</sup> Det sker med stöd av s.k. pilotprojektsundantag från EG:s mineraloljedirektiv. Se även not 10.

<sup>10</sup> Mineraloljedirektivet anger minimiskattesatser för mineraloljor som används som drivmedel och för uppvärmning. Det finns möjlighet till undantag från beskattning för pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter. Den s.k. BP-domen avser ett mål i EG-domstolen mellan BP Chemicals Ltd och EG-kommissionen, mål C448/00. Domen innebär en snävare tolkning av vilken typ av biodrivmedelsproduktion som kan berättiga till punktskattebefrielse enligt pilotprojektsdispens i mineraloljedirektivet.

och inkluderar en TM-komponent på 0 kr blir punktskatten nästan den dubbla jämfört med 2002 års nivå.

**Tabell 5: Naturgas som drivmedel, kr/m<sup>3</sup>**

	År 2002	Med TM	Full CO <sub>2</sub> skatt	Full CO <sub>2</sub> -skatt TM= 0
E	0,00	0,73	0,73	0,73
K	1,07	1,07	1,35	1,35
TM		-0,73	-1,01	0,00
<b>S:a</b>	<b>1,07</b>	<b>1,07</b>	<b>1,07</b>	<b>2,08</b>

Det innebär att en omstrukturering av beskattningen för naturgas i teorin skulle innebära en negativ TM-komponent vid bibehållande av nuvarande slutskattenivåer men i praktiken en TM-komponent som är lika med noll. Alternativt skulle den totala skattenivån ses över.

## 2. TM-komponenten är densamma oavsett drivmedel

Man kan även resonera utifrån att TM borde vara lika stora oavsett vilket drivmedel som används. Två exempel ges; dels ett exempel där TM är lika stor per liter oavsett drivmedel, dels ett exempel där TM är lika stor per energinnehåll oavsett drivmedel.

### *Exempel 5: Lika stor TM-komponent för dieselolja och etanol som för bensin*

I slutbetänkandet från Skatteväxlingskommittén, SOU 1997:11 (s. 404) anges att bensin och dieselolja bör beskattas enligt samma principer. Det kan tolkas som att den totala drivmedelsbeskattningen för bensin respektive dieselolja bör vara densamma. I följande exempel är utgångspunkten att principerna för beskattning skall vara desamma, dvs. E, K respektive TM för de tre drivmedelstyperna beräknas på samma grunder. Här är TM-komponent lika stor för samtliga drivmedel. I följande tabell inkluderas TM-komponenten beräknad som restpost för bensin även för dieselolja respektive etanol.



**Tabell 6: Lika stor TM-komponent för dieselolja och etanol som för bensin, kr/l**

Beskattning	Bensin, Mk 1		Etanol		Diesel Mk 1	
	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM
E	3,16	0,65	3,16	0,44	1,32	0,74
K	1,46	1,46	1,46	0	1,80	1,80
<b>TM</b>		<b>2,51</b>		<b>2,51</b>		<b>2,51</b>
Summa	4,62	4,62	4,62	2,95	3,12	5,05

Det innebär en väsentligt höjd skatt för dieselolja på 1,93 kr per liter jämfört med 2002 års skattenivåer. Vid ett konsekvent genomförande krävs således även justeringar i fordonsbeskattningen.

*Exempel 6: TM-komponent för dieselolja, bensin och etanol som speglar drivmedlets energiinnehåll*

TM-komponenten beräknad som en restpost i dagens drivmedelsbeskattning för bensin MK 1 innebär givetvis en relativt godtycklig nivå på komponenten. Internaliseringsgraden för drivmedelsanvändningen kan både överstiga respektive understiga de faktiska externa marginalkostnader som användningen av drivmedel ger upphov till, se nedan.

TM-komponenten ger något bättre prissignaler om den justeras för respektive drivmedels energiinnehåll (värmevärde). Den bakomliggande intuitionen är att ett bränsle med lägre energiinnehåll inte möjliggör en lika lång körsträcka som ett bränsle med högre värmevärde (vid jämförbara bilar). Trafik- och miljöpåverkan varierar inte direkt med liter drivmedel utan i högre grad med körda kilometer. En liter etanol med relativt lågt energiinnehåll ger inte lika lång körsträcka som en liter dieselolja som har ett relativt högt energiinnehåll. Även andra faktorer har betydelse som t.ex. bilmotorns verkningsgrad och fordonets vikt. Om det krävs mer bränsle för att köra t.ex. en mil betalas ju mer skatt om TM är lika stor för olika typer av bränslen per liter. Dieseloljan bör således ha en högre TM per liter än etanol.

I tabellen används bensin och den som restpost beräknade TM-komponenten för bensin som norm. TM-komponenten för bensin

miljöklass 1 motsvarar 29 öre/kWh<sup>11</sup>. Om dieselolja och etanol beskattas enligt denna nivå blir TM-komponenten 1,73 kr per liter för etanol respektive 2,84 kronor per liter dieselolja<sup>12</sup>.

**Tabell 7: TM för bensin, dieselolja och etanol som speglar energiinnehåll, kr/l**

Beskattning	Bensin Mk 1		Etanol		Diesel Mk 1	
	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM	År 2002	Med TM
E	3,16	0,65	3,16	0,44	1,32	0,74
K	1,46	1,46	1,46	0	1,80	1,80
<b>TM</b>		<b>2,51</b>		<b>1,73</b>		<b>2,84</b>
Summa	4,62	4,62	4,62	2,17	3,12	5,38

I detta exempel finns således ingen skatteförmån för dieselolja. Det innebär också att man skulle behöva se över fordonsbeskattningen som ju i dagens beskattning är högre för dieselbilar än för bensinbilar.

### 3. TM-komponent baserad på marginalkostnader

SIKA har genomfört marginalkostnadsberäkningar bland annat inom vägtrafiken.<sup>13</sup> Beräkningarna är behäftade med stor osäkerhet. Skattningarna påverkas dessutom i hög grad av metodvalet. Resultaten bör därför ses som indikativa och inte som definitiva marginalkostnadsnivåer<sup>14</sup>. Beräkningarna kan dock användas för att åskådliggöra skillnaderna i drivmedelbeskattning som baseras på dagens delvis godtyckliga nivåer respektive marginalkostnader. SIKA redovisar beräkningar för användning av bensin och dieselolja, men inte för alternativa drivmedel.

<sup>11</sup> Vid värmeverdets 8,72 kWh/liter bensin.

<sup>12</sup> Värmeverdet antas vara ca 6 kWh per liter för etanol och 9,9 kWh per liter dieselolja.

<sup>13</sup> Marginalkostnadsberäkningar har gjorts på basis av underlag från Vägverket och bygger på rapport 2000:10. Siffrorna i rapporten har uppdaterats under år 2001. De uppdaterade siffrorna har använts. Källa: SIKA

<sup>14</sup> Det pågår ett utvecklingsarbete och forskning som förväntas kunna ge ett betydligt bättre underlag.

**Tabell 8: Sammanräknade marginalkostnader för personbilar enligt SIKA, kr/l**

		Med katalysator	Utan katalysator
Bensinbil	Landsbygd	1,98	4,69
	Tätort	3,27	7,04
Diesebil	Landsbygd	2,55	2,48
	Tätort	5,73	12,91

Anm.: Koldioxid och trängsel ingår inte. Med tätort avses Landskrona, mediantätort med avseende på befolkningsstorlek.

Vid jämförelse med drivmedelskatten bör man utgå från de externa marginalkostnaderna för landsbygden. För täckning av tätortens externa kostnader förutsätts särskilda lokala åtgärder. Skillnaden i marginalkostnaden för landsbygd respektive tätort visar tydligt att externa kostnader har en tydligare koppling till var respektive när vägtrafiken sker än till *användningen av drivmedel* som sådan. Marginalkostnader ökar även med tätortens storlek. För Stockholms innerstad fås exempelvis högre värden än vad som anges för tätort i tabellen ovan. Det krävs således kompletterande styrmedel för att internalisera de externa effekterna som förorsakas vid körning i tätort.

Den totala marginalkostnaden delas upp på olika delposter av externa kostnader som uppkommer genom utsläpp, buller, slitage och olyckor. Delposterna redovisas för bilar med katalysator. Större delen av bilparken är utrustad med katalysatorer och all nybilsförsäljning sedan år 1989 utgörs av fordon som är utrustade med katalysatorer<sup>15</sup>.

**Tabell 9: Marginalkostnader för personbilar med katalysator, landsbygd, kr/l**

	Utsläpp	Buller	Slitage	Olyckor	Totalt
Bensinbil	0,28	0,11	0,13	1,47	1,98
Diesebil	0,34	0,14	0,17	1,89	2,55

Anm.: För buller där skattningar finns för olika typmiljöer, har värden för den miljö med tätast befolkningsstruktur använts.

För personbilar är emissionskostnaderna en betydande post, men för personbilar med katalysator som framförs på landsbygden är

<sup>15</sup> Ungefär två tredjedelar av bilparken år 2002 försedda med katalysator.

det olycksfallen som står för den största delen av marginalkostnaden.

Eftersom en diesebil i genomsnitt drar mindre bränsle vid en given körsträcka, blir det mindre mängd bränsle att slå ut marginalkostnaden på jämfört med en bensinbil. Exempelvis kan en bensinbil som förbrukar en liter/mil, med en vägslitagekostnad på 10 öre/mil, få en beräknad slitagekostnad på 10 öre/liter. En diesebil som däremot exempelvis förbrukar endast en halv liter/mil får i detta fallet en slitagekostnad på 20 öre utslaget per liter.

Det finns även motsvarande beräkningar för tunga lastbilar. Eftersom gruppen tunga lastbilar innehåller fordon med mycket varierande vikt och därmed även bränsleförbrukning redovisas här beräkningar för fordonen i två klasser.

**Tabell 10: Sammanräknade marginalkostnader för tunga lastbilar enligt SIKÄ, kr/l**

Tung lastbil 3,5–16 ton	Landsbygd	3,15–3,34
	Tätort	9,72–9,92
Tung lastbil > 16 ton	Landsbygd	2,61–3,20
	Tätort	6,33–9,18

Anm.: Koldioxid och trängsel ingår inte. Med tätort menas Landskrona, mediantätort med avseende på befolkningsstorlek.

Marginalkostnaderna blir något högre för lastbilar mellan 3,5 och 16 ton eftersom beräkningen bygger på att dessa förbrukar mindre bränsle än lastbilar över 16 ton. Lastbilar mellan 3,5 och 16 ton beräknas förbruka ungefär 2,2 liter oavsett var de kör, medan lastbilar över 16 ton beräknas förbruka 4,3 liter vid landsbygdkörning och 5,0 liter vid tätortskörning. Det blir alltså mindre mängd bränsle att slå ut marginalkostnaderna på för lastbilar i intervallet 3,5–16 ton. De olika delkomponenterna anges nedan:

**Tabell 11: Delkomponenter i marginalkostnaden för lastbilar vid landsbygdskörning, kr/l**

lastbil, vikt	Utsläpp	Buller	Slitage	Olyckor	Totalt
3,5–16 ton	1,48	0,24	0,14–0,32	1,48	3,15–3,34
> 16 ton	1,54	0,28–0,61	0,14–0,40	0,65	2,61–3,20

Anm.: För buller gäller intervallets lägsta del för lastbilar vid hög hastighet, den högsta delen för lastbilar vid låg hastighet.

För slitage gäller intervallets lägsta del för lastbilar utan släp, den högsta delen för lastbilar med släp.

Kostnadsskillnaden mellan en personbil med katalysator och en tung lastbil som framförs på landsbygden beror främst på högre emissionskostnader för tyngre fordon. Dessutom är slitagekostnaden något större utslaget per liter. Ett mått på internaliseringsgrad ges av kvoten mellan tidigare beräknad TM-komponent och beräknade marginalkostnader. I tabellen nedan är utgångspunkten att TM ses som en restpost med slutskattenivåer motsvarande 2002 års beskattning enligt tidigare redovisade exempel 1, tabell 1 och 2.

**Tabell 12: Internaliseringsgrad av marginalkostnader enligt SIKA för personbilar med katalysator, landsbygd**

Biltyp	TM	Marginalkostnad enligt SIKA	Internaliseringsgrad
bensin	2,51	1,98	1,27
diesel	0,58	2,55	0,23

Det blir alltså en markant skillnad mellan internaliseringsgrad om bensin och dieselolja jämförs. För bensin ligger TM-komponenten ungefär 30 procent högre än de skattade marginalkostnaderna för personbilar med katalysatorer. I tabellen nedan är utgångspunkten i stället att samma totala skattenivå skall gälla för bensin och dieselolja, se exempel 2, tabell 3, alternativt att TM är lika stor för diesel som för bensin, exempel 4, tabell 6.

**Tabell 13: Internaliseringsgrad av marginalkostnader enligt SIKA för personbilar med katalysator, landsbygd**

Biltyp	TM	Marginalkostnad enligt SIKA	Internaliseringsgrad
<i>Samma totala drivmedelsskatt för bensin och dieselolja</i>			
Bensin	2,51	1,98	1,27
Diesel	2,08	2,55	0,82
<i>Samma TM för dieselolja som för bensin</i>			
bensinbil	2,51	1,98	1,27
dieselbil	2,51	2,55	0,98

Om dieselolja skulle beskattas på samma nivå som bensin ligger TM-komponenten något under den skattade marginalkostnaden för aktuella dieseldrivna personbilar. Om samma TM-komponent tillämpas för dieselolja som för bensin ligger TM på ungefär samma nivå. Nedan sker motsvarande jämförelse för tunga lastbilar.

**Tabell 14: Internaliseringsgrad av marginalkostnader enligt SIKA för lastbilar, landsbygd**

Lastbil, vikt	TM	Marginalkostnad enligt SIKA	Internaliseringsgrad
3,5–16 ton	0,58	3,15–3,34	0,18–0,17
> 16 ton	0,58	2,61–3,20	0,22–0,18

Internaliseringsgraden för lastbilar blir mycket låg om vi utgår från att TM bryts ur 2002-års skattesats för dieselolja.

Om i stället TM-komponenten sätts på en nivå för dieselolja där slutskatten efter omstruktureringen är lika som för bensin respektive där TM är lika stor för dieselolja som för bensin blir internaliseringsgraden:

**Tabell 15: Internaliseringsgrad av marginalkostnader enligt SIKA för lastbilar med katalysator, landsbygd**

Lastbil, vikt	TM	Marginalkostnad enligt SIKA	Internaliserings- grad
<i>Samma totala drivmedelsskatt för bensin och dieselolja</i>			
3,5–16 ton	2,08	3,15–3,34	0,66–0,62
> 16 ton	2,08	2,61–3,20	0,80–0,65
<i>Samma TM för dieselolja som för bensin</i>			
3,5–16 ton	2,51	3,15–3,34	0,80–0,75
> 16 ton	2,51	2,61–3,20	0,96–0,78

Även om dieseloljeskatten kommer att justeras så att den ligger nära bensinskattenivån kommer en täckning av marginalkostnaderna inte att ske för tunga lastbilar, men ligger relativt nära full täckning för lastbilar över 16 ton. Här måste dock påminnas om att marginalkostnadsberäkningarna är mycket osäkra, främst avseende tyngre lastbilar. Kostnaderna för tyngre fordons slitage har reviderats ned kraftigt i den övre intervallen jämfört med siffror presenterade i SIKA rapport 2000:10. De nya värdena anger endast skattningar av kostnader för större vägar (med ÅDT > 2000).<sup>16</sup>

### C. Diskussion och slutsatser

Räkneexemplen i det första avsnittet visar utrymmet för en trafik- och miljöskattekomponent (TM) efter avdrag för koldioxidskatt (K) respektive energiskatt (E) beräknad på basis av skatteväxlingsmodellen. Detta utrymme är i dag väsentligt lägre för dieselolja än för bensin. Det beror dels på dieseloljans högre energi- och kolinnehåll, dels på att dieselolja huvudsakligen används för kommersiell fordonsdrift och därför har en subvention med hänsyn till konkurrenskraft. I dag har dieselbilar en högre fordonsskatt än bensinbilar samtidigt som drivmedelsskatten för dieselolja är lägre än för bensin. Således skulle en översyn av drivmedelsbeskattningen med hänsyn till trafik- och miljöskattekomponenten förutsätta en översyn av den totala beskattningen för fordonsdrift

<sup>16</sup> ÅDT = trafikmängd per årsmedeltdygn. Det pågår utvecklingsarbete som kan ge bättre underlag dels i slutet av år 2002 då SIKA skall presentera nya skattningar, dels i slutet av år 2003 då ett treårigt projekt som leds av Gunnar Lindberg, VTI, skall avslutas.

inklusive fordonsbeskattningen. För alternativa drivmedel framkommer att TM som en respost är störst för etanol samtidigt som den för naturgas blir negativ. Beräkningarna visar att det inte är möjligt att infoga en TM-komponent och samtidigt bibehålla dagens nivåer på drivmedelskatt.

I det andra avsnittet kommer fram att infogande av en fast men mer eller mindre godtyckligt vald TM-komponent innebär att prisrelationen mellan de tre drivmedlen bensen, dieselolja och etanol påverkas mycket kraftigt. Skillnaderna blir ännu kraftigare om TM-komponenten viktas utifrån respektive bränsles energiinnehåll. En sådan viktning är rimlig med tanke på att miljö- och trafikpåverkan inte är direkt kopplad till liter drivmedel utan mer till drivmedlets energiinnehåll och därmed i högre grad kopplad till körsträcka per liter drivmedel. Samtidigt bygger viktningen dock fortsatt på en förhållandevis godtyckligt vald TM, eftersom kostnaderna för utsläpp, buller, vägslitage och olycksfall även är relaterade till fordonets egenskaper, som exempelvis motortyp, avgasrening, vikt och förarens beteende.

Slutligen visas TM-komponenten baserad på de beräkningar av marginalkostnader för trafik- och miljöpåverkan som användningen av drivmedlen bensen och dieselolja ger upphov till. Det visar sig att marginalkostnaderna skiljer sig betydligt vid körning på landsbygd respektive i tätort. Vidare framkommer att marginalkostnaden för tunga fordon över 3,5 ton ligger något högre än för lätta personbilar vid landsbygdkörning. Om man antar att dessa beräkningar av marginalkostnaden är korrekta krävs således för en full internalisering av den externa kostnaden för drivmedelsanvändningen att TM varieras vid användning på landsbygd respektive tätort samt kanske även för lätta respektive tunga fordon. Det är emellertid knappast praktiskt genomförbart via drivmedelsbeskattningen. Om man i stället beräknar ett viktat genomsnitt skulle det innebära att landsbygdkörningar betalar för körningar i tätort samt att lätta fordon betalar något för tunga fordon. Frånsett de fördelningspolitiska svårigheterna är det troligt att den önskade miljö- och trafikstyrningen då inte blir effektiv.

*Sammantaget* kan konstateras att införande av en TM-komponent i drivmedelsbeskattningen är förhållandevis komplicerat därför att en så betydande del av trafik- och miljöpåverkan hänger samman med *var* i geografin, *när* och i vilken typ av fordon drivmedlet används snarare än *vilken typ* av drivmedel som används eller *att* drivmedel används. Det kan konstateras att det är i det



närmaste omöjligt att få till stånd en TM-komponent som är exakt. Dock måste TM-komponenten sättas in i sitt sammanhang, dvs. i relation till den totala beskattningen inklusive fordonskatt m.m. Det är således tänkbart att man uppnår en tillfredsställande styrning genom att på rätt sätt kombinera differentierad drivmedelsbeskattning inklusive TM och differentierad fordonsbeskattning. Det är viktigt att få till stånd prisrelationer mellan användningen av de olika drivmedlen så att önskad styreffekt kan nås. Slutligen bör dock framhållas att värdet av TM i drivmedelsbeskattningen som styrmedel måste ses i relation till vilka andra styrmedel som i praktiken står till buds.

## Bilaga 5

### Internationella jämförelser

Inför övervägandena rörande den svenska åkerinäringens internationella konkurrenskraft har vissa uppgifter om förhållandena i några andra europeiska länder hämtats in. Dessa uppgifter redovisas i det följande.

Förekommande belopp anges i svenska kronor, om inget annat sägs. Officiella växelkurser den 1 oktober 2001 (EGT 2001/C 278/01) har använts, vilket ger 1 euro = 9,7331 svenska kronor.

Nedanstående uppgifter har hämtats in från respektive lands Finansdepartement eller motsvarande. Vissa kompletterande uppgifter har tagits från konsultrapport 1999-04-29 SET Auktoriserade revisorer (bilaga 3 till SIKAs Rapport 1999:5 del 1, jfr textavsnitt 8.2.2). Därtill har fogats vissa uppgifter från Svenska åkeriförbundet om sådana skatte- och avgiftslättnader som under de senaste åren har getts eller som planeras i vissa av EU:s medlemsländer.

#### *Belgien*

För belgiska åkare gäller i fråga om skattelättnader:

- drygt 1 400 kronor av vägavgiften för år 2000 återbetalades,
- vägavgiften för år 2001 reducerades med drygt 1 100 kronor för treaxliga fordon och med omkring 2 300 kronor för fyraxliga,
- stämpelavgiften på 590 kronor vid nyregistrering av fordon har tagits bort,
- fordonsskatten för år 2001 fick betalas den 15 december 2001 i stället för 15 december 2000,
- fordonsskatten på luftfjädrade fordon har sänkts, för ett 44 tons dragbils ekipage med närmare 3 000 kronor,
- den årliga försäkringsavgiften har sänkts från 9,25 till 1,40 procent av premien för fordon 3,5–12 ton och tagits bort helt för tyngre fordon, för vilka tidigare betalats 1,40 procent,

– investeringsfonderna i små och medelstora äkerier har befriats från skatt.

### *Danmark*

För danska motorfordon utan last betalas i Danmark fordonsskatt med ett årligt belopp, som varierar mellan cirka 260 och 6 800 kronor beroende på fordonets vikt. Fordonsskatten för tunga motorfordon med en totalvikt om minst 12 ton varierar mellan cirka 6 500 och 11 800 kronor.

Danmarks skatteskala för tunga godsfordon följer helt EG:s minimiskattesatser för fordon/fordonskombinationer med respektive utan luftfjädring.

Lättnader:

- dieseloljeskatten höjdes med 23 öre den 1 april i stället för med 29 öre den 1 januari 2000,
- dieseloljeskatten höjdes först den 1 januari 2002 i stället för den 1 november 2001,
- fordonsskatten har sänkts på vissa typer av dragbilar,
- avgiften har sänkts på frivillig besiktning,
- åkare har samma rätt till skattefria och avdragsgilla traktamenten som anställda förare.

(Jfr även det danska förslaget om incitamentsbelopp, textavsnitt 9.5.)

### *Finland*

I Finland är fordonsskatten inte differentierad efter avgasutsläpp, luftfjädring eller motsvarande. Skatt tas ut efter vikt och antal axlar på lastbil och dragbil, men inte separat på släpfordon.

Någon vägavgift tas inte ut.

De skattelättnader för åkerinäringen som varit aktuella:

En fjärdedel av fordonsskatten för år 2000 skulle inte betalas in, vilket betyder en lättnad på mellan 3 200 och 4 800 kronor per fordon.

### *Nederländerna*

Fordonsskatteuttaget för tunga motorfordon bestäms utifrån respektive fordons vikt och antal axlar. Skatt tas ut för fordonskombinationer, dvs. någon separat skatt tas inte ut för släpfordon. Skatt för fordonskombination tas ut för fordon som har anordning för påhängsvagn eller släpvagn av något slag. Skatten differentieras med avseende på drivaxel med luftfjädring eller liknande system, med lägre skatteuttag för fordon med sådan konstruktion. Differentieringen efter antal axlar och luftfjädring infördes fr.o.m. år 2001. Skattenivån följer lägsta tillåtna nivå enligt direktivet 1999/62/EG.

Nederländerna tar ut maximalt tillåtet belopp i vägavgift (Eurovinjett). Någon kompensation för vägavgiften genom sänkt fordonsskatt ges inte, men är inbyggd i systemet genom en skattesänkning som genomfördes när vägavgiften infördes.

Skattelättnader:

- återbetalning av 24 öre skatt per liter dieselolja,
- för fordon över 12 ton återbetalning av dieselolja som förbrukats under år 2000 med 60 öre/liter första kvartalet, 45 öre/liter andra kvartalet, 30 öre/liter tredje kvartalet, 15 öre/liter fjärde kvartalet,
- dieseloljeskatten sänks med 36 öre/liter för perioden 2001–2004 för lågsavlig dieselolja (svensk miljöklass 2),
- fordonsskatten för fjärde kvartalet år 2000 skulle inte betalas in,
- fordonsskatten har sänkts den 1 augusti 2001 för luftfjädrade fordon,
- bidrag ges för fordon med ett särskilt avgasfilter.

### *Storbritannien*

Skattelättnader för tunga fordon:

Skatten på lågsavlig dieselolja, motsvarande svensk miljöklass 2, har sänkts med drygt 40 öre. Skatten på lågsavlig bensin har sänkts med samma belopp. Övriga bränsleskatter har frysts till år 2002.

Fordonsskatten för 40-tonnare har sänkts från 83 400 kronor till 57 300 kronor per år. För lättare fordon blir sänkningen mindre. Sänkningen genomförs för att kompensera för den vägavgift som införs.

### *Tyskland*

Tysk fordonsskatt för tunga fordon tas ut efter tillåten totalvikt, storleken på utsläpp av föroreningar samt bullernivå. Fordonen delas i skattehänseende in i ett antal nivåer utifrån en klassning som i princip kan jämföras med EG:s avgaskrav, men med tillägg för en särskild klass för fordon med låg bullernivå.

Skatteuttaget är begränsat till ett visst högsta belopp och skatt påförs för varje 200 kilograms totalvikt.

De lägsta skattenivåerna avser fordon som uppfyller kraven för skadesämnesklass (Schadstoffklasse) S 2 eller S 1 och därmed klarar de särskilt angivna nivåerna för utsläpp av föroreningar.

För att ett fordon skall beskattas i skadesämnesklass S 2, som har den lägsta skattenivån, får fordonets motor inte vara sämre än de krav som anges i rad B i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG av den 22 januari 1996 om ändring av direktiv 88/77/EEG. För fordon med motorer som uppfyller de krav som anges i rad A i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga 1 till ovan nämnda direktiv 88/77/EEG i dess lydelse enligt direktiv 96/1 EG, men inte når upp till kraven för skadesämnesklass S 2, är skattenivån densamma upp till 13 600 kilogram totalvikt, men därefter är skatten högre än för skadesämnesklass S 2.

Till bullerklassen (Geräuschklasse) G 1 har knutits en särskild skattenivå, som tar hänsyn även till fordonets vikt. Skattenivån är här högre än för skadesämnesklasserna S 1 och S 2, men tillämpas endast om fordonet inte uppfyller kraven för klass S 1 eller S 2. Fordon som uppfyller både en skadesämnesklass och bullerklassen beskattas enligt den lägre nivån i skadesämnesklassen. För fordon med motorer som inte uppfyller angivna krav tas en högre skatt ut.

De tunga motorfordonen beskattas alltså i fyra olika klasser: S 2, S 1, G 1 samt en klass för fordon som inte uppfyller kraven för dessa klasser.

Släpfordon beskattas separat för varje 200 kilograms totalvikt.

Tyskland är anslutet till Eurovinjettsamarbetet och tar ut vägavgift för tunga lastbilar som använder tyska motorvägar. Avgift tas ut för det faktiska nyttjandet.

Tyskland tar vidare ut skatt på drivmedel. En viss del av dieseloljeskatten återbetalas enligt ett restitutionsförfarande. Några tillfälliga eller permanenta skattelättnader har inte aviserats i Tyskland.

Viss återbetalning av fordonsskatt sker för den som ett visst antal km transporterar fordonet på järnväg.

Den tyska regeringen har beslutat att under år 2003 införa vägavgifter för fordon med 12,5 tons totalvikt och däröver. Avgiften skall omfatta lastbilstrafik på motorvägsnätet. Eventuellt kan även huvudvägarna (Bundesstrassen) komma att omfattas. Avgiften skall betalas per körd kilometer och kommer att ligga på omkring 0,15 euro per kilometer (motsvarar cirka 1,46 svenska kronor). Det exakta beloppet och övriga bestämmelser fastställs senare (källa: Svenska åkeriförbundet).

### *Norge*

Den norska fordonsskatten tas ut för motorfordon respektive för motorfordonskombinationer. Släpfordon beskattas inte separat. Skatten är differentierad utifrån fordonsvikt och antal axlar. Skatten är också differentierad med avseende på drivaxel/axlar med eller utan luftfjädring eller motsvarande fjädring.

I Norge tas inte ut någon vägavgift, men väl en miljö-differentierad årsavgift för dieseldrivna fordon med en vikt över 12 000 kg. En lägre avgift tas ut för fordon mellan 12 000 och 19 999 kg, för EURO II-fordon 2 599 kronor. Den högre avgiften för sådana fordon med en vikt över 20 000 kg är 4 826 kronor.

En del av den norska beskattningen av drivmedel för motordrivna fordon sker genom en s.k. autodieselavgift. Avgiften tas ut på drivmedel som används för privatfordon och fordon som utför vägtransporter (lastbilar och bussar), dvs. i princip fordon som körs på väg. Autodieselavgiften uppgick för år 2001 till 3,27 kr/liter och för år 2002 till 3,33 kr/liter. Den generella koldioxidavgiften, 58 öre för år 2001 och 59 öre för år 2002, utgår för all dieselolja.

Skattelättnader för norska åkare:

- dieseloljeskatten sänktes med 20 öre/liter den 1 juli 2000,

- dieseloljeskatten sänktes med 50 öre/liter den 1 januari 2001,
- dieseloljeskatten sänktes på lågsvavlig diesel (i praktiken den diesel som används, motsvarar svensk miljöklass 2) med 32 öre/liter den juli 2001,
- svavelavgiften togs bort den 1 juli 2001,
- avskrivningsprocenten för lastbilar har reducerats från 25 till 20 procent.

### *Skatt på försäkringspremien*

I ett antal europeiska länder tas ut en skatt på försäkringspremien. Skatten uppgår till mellan 1,4 och 22 procent.

Belgien 1,4 procent, Finland 22, Grekland 10, Storbritannien 5, Italien 12,5, Luxemburg 4, Nederländerna 7, Portugal 5, Tyskland 15 och Schweiz 5 procent.

### Fordonskatt

För att få ett underlag för jämförelser mellan de olika ländernas skatteuttag har valts ut två *typfordon*:

- **typfordon A** – en tvåaxlig dragbil med en bruttovikt om 18 ton + en treaxlig påhängsvagn med en bruttovikt om 24 ton,
- **typfordon B** – en tre- eller fleraxlig dragbil med en bruttovikt om 24 ton + en treaxlig påhängsvagn med en bruttovikt om 24 ton.

**Tabell 1** I tabellen redovisas den ungefärliga skattebelastningen för de två typfordonen. Uppgifter förmodas avse år 2002 (i några fall har i de svar som begärts inte angetts något datum). Vägavgift anges för EURO II-fordon. Beloppen i tabellen är i svenska kronor.

<i>Fordonstyp</i>	<i>Fordonsskatt luftfjädring</i>	<i>Fordonsskatt annat system</i>	<i>Skatt inkl. vägavgift 1) luftfjädring</i>	<i>Skatt inkl. vägavgift 1) annat system</i>
<b>Danmark</b>				
A	5 045	6 857	17 241	19 053
B	3 291	5 241	15 487	17 437
<b>Finland</b>				
A	15 135	15 135	15 135	15 135
B	20 186	20 186	20 186	20 186
<b>Nederländerna</b>				
A	6 969	9 149	19 135	21 315
B	6 190	9 149	18 356	21 315
<b>Norge</b>				
A	7 103	9 649	11 929 2)	14 475 2)
B	3 409	5 429	8 235 2)	10 255 2)
<b>Sverige</b>				
A	14 238	14 238	26 404	26 404
B	17 258	17 258	29 424	29 424
<b>Tyskland</b>				
A	–	–	–	–
B	–	–	–	–

1) Vägavgift (respektive för Norge miljödifferenterad årsavgift) för dieseldrivna fordon, EURO II-fordon. Jämför ovan angående Norge. Eftersom vägavgiften avser det totala antalet axlar för fordonskombinationen har för båda typfordonen lagts till vägavgift för fordon med minst 4 axlar.

2) I beloppet ingår miljödifferenterad årsavgift för fordon över 20 ton.



**Tabell 2** I tabellen nedan redovisas uppgifter från tyska Åkeriförbundet BGL om europeiska fordonsskattenivåer för ett typfordon, en långtradare med släp (fordonskombination) med totalvikten 40 ton (17 + 23), i utsläppsklass EURO II. Antal axlar anges inte. Uppgifterna får antas avse år 2001. Angivna belopp får i förekommande fall förmodas avse fordonsskatt exklusive vägavgift. Beloppen anges i svenska kronor. Omräkningskurs den 1 juni 2001.

<i>Land</i>	<i>Skatt för lastbil (17 ton)</i>	<i>Skatt för släp (23 ton)</i>	<i>Skatt för fordonskombination</i>	<i>Skatt inklusive vägavgift 1)</i>
Danmark, fordon utan luftfjädring	2 676	–	6 839	19 035
fordon med luftfjädring	1 151	–	5 031	17 227
Finland	8 857	6 172	15 029	15 029
Nederländerna	4 452	–	9 381	21 547
Norge (EURO II) fordon utan luftfjädring 1)	5 449	–	9 829	14 655
fordon med luftfjädring	3 876	–	7 926	12 752
Sverige	2 491/ 2 347 2)	6 601/ 6 170 3)	9 092	19 750
Tyskland, Alt-/EURO 0-Fzg	17 418	8 355	25 773	4)
G1-Fzg	14 929	8 355	23 285	
EURO I	9 953	8 355	18 308	
EURO II	6 469	8 355	14 825	

1) Förutom fordonsskatten utgår i Norge en miljödifferenterad årlig avgift för dieseldrivna fordon, med gradering efter utsläpp, baserade på fordonets registreringsår. För EURO II-fordon är avgiften för fordon mellan 12 och 19,9 ton 2 599 kronor och för fordon över 20 ton 4 826 kronor. För EURO III-fordon betalas inte någon avgift. Se kolumn 5, som avser EURO II-fordon. Jämför ovan redogörelsen för den norska beskattningen.

2) Skatten enligt D 2.3.2 (skattetabell 42) för dieseldriven lastbil med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar, vägavgiftspliktig.

3) Skatten enligt F 3.2 (skattetabell 30) för släpvagn, ej styraxel, med tre eller flera hjulaxlar och skattevikt över 3 000 kg som dras av dieseldriven bil.

4) Tyskland tar ut vägavgift efter utnyttjandegrad och något fast belopp kan därför inte anges här.

**Tabell 3** Även uppgifterna i tabell 3 kommer från tyska BGL. Uppgifterna motsvarar i princip de i föregående tabell, men har översatts från ett stapeldiagram. Beloppen avser årlig fordonsskatt för samma fordonskombination som i tabell 2, dvs. 40 ton (lastbil 17 ton + släp 23 ton).

I den tyska översikten anges samtliga belopp i DM och omräkningskurser för den 1 juni 2001 har använts. Uppgifterna får antas avse år 2001.

<i>Land</i>	<i>Fordonsskatt per år för fordon utan luftfjädring</i>	<i>Lägre skatt för fordon med luftfjädring</i>	<i>Fordonsskatt inklusive vägavgift eller miljöavgift</i>
Belgien	7 848	Ja	?
Danmark	6 839	Ja	19 035
Finland	15 029	Nej	15 029
Frankrike	6 529	Ja	
Grekland	3 926		
Irland	11 162		
Italien	3 757	Ja	
Lichtenstein	6 758	Ja	
Nederländerna	9 381	Ja	21 547
Norge	9 829	Ja	14 655
Polen	10 679	Ja	
Schweiz	18 010		
Spanien	5 195		
Storbritannien	10 062		
Sverige	9 092	Nej	19 750
Tyskland	14 825	Nej	?
Österrike	39 712		

## Vägavgift

Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna, Sverige och Tyskland är anslutna till Eurovinjettsamarbetet och tar ut en gemensamt beslutad vägavgift. Denna grundas på fordonets eller fordonskombinationens totala antal axlar. I samtliga länder uppgår avgifterna till de belopp som enligt direktivet 1999/62/EG utgör maximalt tillåten nivå, se bilaga 3.

För de länder som anslutit sig till det europeiska valutasamarbetet anges avgiften i euro. Den svenska avgiften räknas om enligt den eurokurs i svenska kronor som gällde den första vardagen i oktober året innan. Maximibeloppen för uttaget av vägavgift framgår av bilaga 3.

## Diesellojjeskatt

**Tabell 4** Här redovisas skatten på dieselloja för vägtrafiken i några jämförbara EU-länder samt Norge per den 1 april 2002. Koldioxidskatten är inräknad. Officiella växelkurser den 1 oktober 2001 (EGT 2001/C 278/01) har använts, vilket ger 1 euro = 9,7331 svenska kronor. Sammanställningen har gjorts inom Finansdepartementet.

Land	Vägtrafik, normalnivå 1) kr/m <sup>3</sup>
Belgien	2 823
Danmark	3 581
Finland	2 956
Frankrike	3 635
Nederländerna	3 302
Norge	3 924
Storbritannien	7 223
Sverige	3 121
Tyskland	4 280
<i>Genomsnitt</i>	<i>3 872</i>

1) Återbetalning som är tidsbegränsad och tillämpas i Frankrike och Nederländerna har inte räknats in. I Frankrike gäller denna för lastbilar

över 7,5 ton och uppgår till 207 kr/m<sup>3</sup>. I Nederländerna uppgår återbetalningen till 137 kr/m<sup>3</sup> och löper ut den 1 oktober 2002.

### Fordonsdimensioner

**Tabell 5** Tekniska regler i de olika länderna (uppgifter från Svenska åkeriförbundet, december 2001)

<i>Land</i>	<i>Höjd meter</i>	<i>Bredd meter</i>	<i>längd meter</i>	<i>Total- vikt ton</i>	<i>Driv- axeltryck ton</i>	<i>Boggi- tryck ton</i>
Danmark	4	2,55	18,75	48	10	18
Finland	4,20	2,55	25,25	60	10	18
Neder- länderna	4	2,55	18,75	50	10	18
Norge	4	2,55	18,75	40	10	18
Sverige	fri	2,60 1)	25,25	60	11,5	18
Tyskland	4	2,55	18,75	40	11,5	19

1) Bredden 2,60 avser särskilda fordon för kyltransporter.

## Bilaga 6

### Miljöklassning av tunga fordon – rätt belopp för skattepremiering

Förslag till incitamentsbelopp utarbetade av Larsolov Olsson, Naturvårdsverket

#### Sammanfattning

En bil som konstruerats för att klara strängare avgaskrav har i regel högre pris. Bara att den har klassats i en bättre miljöklassas är inte tillräckligt för att den skall efterfrågas. Genom differentiering av skatter och avgifter kan bilens pris göras oberoende av vilken miljöklass den tillhör.

Kravstegen miljöklass 2005 och 2008 bedöms ge motorer med system för efterbehandling av avgaserna. Priserna för detta är uppskattningsbara. Miljöklass EEV är, liksom miljöklasserna El och Hybrid, mindre serier till ett ofta mycket högre pris. Det blir också mycket skiftande eftersom miljöklass EEV är en verkstad med flera olika möjligheter. Men många av dessa är tänkbara redan nu. Miljöklass 2005 och 2008 beräknas kosta 16 400 kronor respektive 19 500 kronor mer än dagens miljöklass 2000. Incitamentet bör vara av den storleksordningen. Miljöklass EEV bör rimligen få samma incitament.

#### Syfte

Vägrafikskatteutredningen *skall klarlägga om det är möjligt att införa ett ekonomiskt incitament i fordonsskatten för tunga fordon och, om så är fallet, ge förslag på utformning av ett sådant incitament.* Ett möjligt underlag för ett sådant klarläggande diskuteras i denna promemoria.

## Miljöklassning och incitament

Miljöklassningen har funnits i mer än 10 år. Successivt har obligatoriska och frivilliga krav införts och fasats ut. Stimulerat med passande skatterabatter har många bilar och motorer börjat användas, som uppfyller strängare frivilliga krav. Syftet har varit att påskynda och öka marknadsintroduktionen av de bästa bilarna. Det är i normalfallet dessa bilmodeller som först anpassats till kommande krav. Miljöklassningen infördes med vetskapen att det samtidigt handlar om bilar som är i utveckling, inte alltid med mogna konstruktioner. De framställs ju innan kraven blir obligatoriska. Från uppföljningen av kraven hos bilar i bruk vet vi att det kan ta någon generation ytterligare därefter innan kravefterlevnaden är acceptabel. Speciellt gäller detta vid introduktion av ny teknik. Det tycks oundvikligt med en lärlärd. Men den fortsätter alltså vanligen över introduktionen av obligatoriska krav. Miljöklassningen erbjuder därför en extra utvecklingsperiod, att erfarenheter från användning av de nya konstruktionerna kan tas till vara tidigare för att den nya produkterna får bättre prestanda tidigare.

## Förutsättningar

Tunga fordon miljöklassas efter motorns konstruktion och avgasprestanda. Det sker i samband med typgodkännande. Nya avgaskrav har införts som skall gälla obligatoriskt om ett antal år, innan dess tillämpas de frivilligt. Motorer kommer att finnas innan dess som uppfyller kraven.

Det finns just nu tre frivilliga avgaskravnivåer för tunga dieselmotorer. Naturvårdsverket lämnade en [rapport](#) om införande dessa avgaskrav. Den innehåller överväganden om kostnader för den tillkommande avgasreningen.<sup>1</sup>

Svenska avgaskrav bestäms av EU:s handelsharmoniserade direktiv. Där finns bestämmelser som sätter ramar för nationella system för skatterabatter för miljömässigt fördelaktigare motorer. Möjligheten är knuten till krav som är beslutade men som inte ännu gäller obligatoriskt. Rabatten blir tillfällig och upphör när kraven blir obligatoriska. Rabatten skall utgå för varje ny bil och den får inte vara större än de tillkommande kostnader för bättre

avgasrening. Dessutom skall EU-kommissionen informeras innan rabatten införs.

### Kostnader

I rapporten finns bedömningar av kostnader för tillkommande avgasrening för de tre beslutade frivilliga kravstegen. Detta baseras på kunskapen 2000. Svårigheten var att på ett så tidigt stadium, 6–10 år före införande av kraven, försöka förutse vilken teknik som kommer användas. Efter verkets redovisning har första stegets krav införts i oktober 2001.

Tabell 1 Kostnader för avgasrening för tunga bilar med nya avgaskrav.

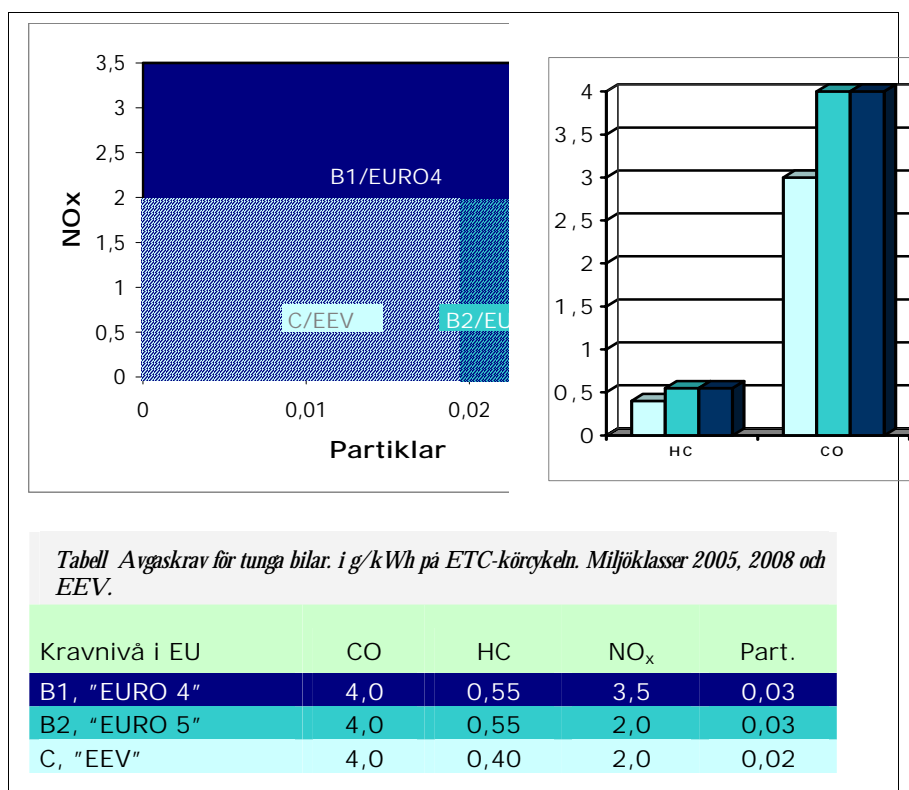
Kravnivå	Obligatoriska krav, år	NV:s rapport 2000	Ny bedömning	Anmärkning
A/basnivå	2001-10	7.100 kr	[Dieselmotor]	
B1 (Euro 4)	2006-10	23.500 kr	<a href="#">SE TABELL!</a>	
B2 (Euro 5)	2009-10	26.600 kr		
C (EEV)	-	-		
<b>Not:</b> Nivåerna A, B1 och B2 hänför sig till EG-direktivet 1999/96/EG ("EURO III", "EURO IV" och "EURO V").				

Det finns naturligtvis en betydande osäkerhet om dessa kostnadsuppgifter. Speciellt gäller detta frågan om efterbehandlingsutrustning av partiklarna kommer att tillämpas eller inte, någon form av partikelfällor.

Nivå C anges i EG-direktivet utan införandetid. Nivån är inte avsedd primärt som en nästa obligatorisk steg utan för en alternativ nivå för att stimulera utveckling och försäljning av avsevärt bättre system för tätortstrafik, t.ex. med hjälp av skatterabatter. Kraven är utformade med tanke på alternativa system, gärna med användning av biobaserade bränsle. För detta ändamål kompletterades

direktivet med provbränslespecifikation för etanol och gasstandard som rymmer biogas. Redovisningen från Naturvårdsverket 2000 gav inga kostnadssiffror för EEV-steget. Det ansågs vara meningslöst eftersom EEV ses som närmast prototypstadiet med avsevärda kostnader.

Det har gjorts ett försök att uppdatera underlaget på dessa två kritiska punkter: partikelfällor och EEV. Det är de parametrar som upplevs ha störst betydelse för kostnaderna.



**Figur 1.** *Kraven i miljöklass EEV, 2008 och 2005 (C, B2 och B1 eller EURO EEV, 5 resp. 4).*



## Partikelfälla?

Naturvårdsverkets rapport utfärdar en reservation om partikelreningen kommer att användas för att uppfylla kraven. Även om det var meningen med den uppsatta kravnivån, kan utvecklingsarbetet leda till att enklare och billigare teknik räcker för att klara kraven. Verket uppskattar att partikelrening med partikelfälla skulle kosta cirka 10 000 kronor per fordon.

Det uppfattas i dag allmänt som mindre troligt att tunga motorer kommer ha efterbehandling av avgaserna både med avseende på partiklar och kväveoxider. Efterbehandling av kväveoxider med SCR-system och motoranpassningar för att klara partikelgränsvärdet utan partikelfilter är ett troligt alternativ.<sup>ii</sup> Möjligen kan det bli fördelaktigt att låta partikelfilter ingå, särskilt om sådana får ett utförande som är enklare och billigare. Utvecklingen fortsätter och situationen kan säkert ändras efterhand. Bland annat har EU-kommissionen uppgiften att redan nästa år komma med en värdering om teknikläge osv.

För USA:s 2004-krav gör EPA den förnyade bedömningen att tillverkarna kommer att satsa på kyld EGR, alltså motoranpassning snarare än efterbehandling. Detta beror bland annat på att efterbehandling med avseende på NO<sub>x</sub> tros ännu ha begränsad effektivitet (upp till 30% minskade utsläpp). USA-kraven har dock en liten annan profil än EU:s.<sup>iii</sup>

## EEV

Enligt Naturvårdsverkets rapport finns det en chans att dieselmotorer kan klara EEV-kraven, särskilt om partikelfälla används. Exempel på EEV-bilar i dag är bussar och medeltunga lastbilar med motor för drift med naturgas eller biogas.<sup>iv</sup> En motorn med katalysator har förutsättningar att klara EEV-kraven. Naturligtvis finns eldrift- respektive elhybriddrift också med bland dessa. Även etanoldrift borde ha förutsättningar att klara EEV-klassningen.<sup>v</sup>

Tabell 2 Prestanda – alternativen och kostnader för EEV. Några exempel hämtade från publicerade data.

Drivsystem	Krav-nivå	Produkt	Kostnad	Källa
Buss: naturgas/biogas	EEV	Volvo gasbuss B10C	Extrakostnad: 625.000 kr-875.000 kr	<a href="http://www.miljofordon.org">http://www.miljofordon.org</a>
Buss: etanol	B1	Scania DSI9, 169 kW	Extrakostnad: Ca 60.000 kr högre pris.	<a href="http://www.scania.com">http://www.scania.com</a>
Lastbil, medeltung: naturgas/biogas	IU	Volvo FI10	Extrakostnad: 250.000 kr	
Naturgas/biogas-motorer	IU	Cummins B5.9 G (gasbehållare)	IU	
<b>Not:</b> IU=ingen uppgift.				

Kostnaden för att uppfylla EEV är svår att uppskatta. Visserligen finns det redan bilar i trafik som klarar kraven, men de är knappast serietillverkade och avsedda för en större marknad. Vanligast är kanske gasmotorerna och eventuellt etanolmotorn. Oftast har investeringen kommit av en särskild satsning eller ett utvecklingsprojekt. Serieproducerade enheter väntas få avsevärt lägre pris.

Om dieselmotor med i huvudsak samma utrustning för att klara steg B2 också klarar att möta EEV-kraven, blir ju kostnaden snarlik den för steg B2. Med de förbehåll som gjorts antas i dagens läge en gas-EEV kosta 300 000–500 000 mer än en dieselmotor som klarar steg B1. Dieselbussen kostar cirka 2 miljoner kronor och en medeltung lastbil cirka 1 miljon kronor. Det betyder cirka 15–30 procent av den totala kostnaden. Etanolmotorns pris i förhållande till dieselutförandet uppges vara cirka 60 000 kronor högre, motsvarande cirka 3 procent i extra kostnad.

### Liten utblick

I Storbritannien justerades den 1 december 2001 en skatte-subvention för tunga bilar med motorer som klarar 2005-kraven. Subventionen gäller uppfyllelse av enbart partikelkravet i kravnivån B1. Skatten är £500 lägre per år.

## Kostnaderna

Nyare material kan jämföras med Naturvårdsverkets rapport år 2000. Uppgifter om kostnader för USA 2004-kraven ger för bilar/motorer av medelstorlek \$ 920 (*hardware cost* baserat på tillverkarnas uppgifter, cirka 9 900 kronor, kurs 10.76 kronor, 2001-12-31) och för stor motor: \$2.030 (21 800 kronor). Kostnaderna står för tillkommande utrustning, exkluderat kostnader för regler om ökat tillverkaråtagande och höjd bränsleförbrukning (p.g.a. EGR) osv.<sup>3</sup> USA:s 2004-kraven innebär skärpning för NO<sub>x</sub>, medan EU-kraven 2005 och 2008 skärper kraven för partiklar.

*Tabell 3* Reviderad bedömning av kostnader för avgasrening för tunga bilar med nya avgaskrav. Följer av tabell 1 och diskussionen i texten.

Kravnivå	Obligatoriska krav, år	NV:s rapport 2000	Ny bedömning
B1 ("Euro 4")	2006-10	[23.500 kr]	<b>16.400 kr</b>
B2 ("Euro 5")	2009-10	[26.600 kr]	<b>19.500 kr</b>
C (EEV)	-	-	<b>19.500 kr</b>

**Not:** Kravnivåerna B och C hänför sig till EG-direktivet 1999/96/EG (avgaskrav för motorer till tunga fordon).

Avgörande för avgasreningskostnaden är vilket reningssystem det blir. Den tekniska arsenalen för att klara kraven 2005 och 2008 är densamma, med samma osäkerhet om vilken väg tillverkarna kommer att gå. Om något, är det kanske mer troligt än tidigare att partikelfällor inte kommer att användas – åtminstone inte på alla motoralternativ. Men säkert kommer det finnas olika system på marknaden. Nyare bedömningar tycks alltså i huvudsak bekräfta Naturvårdsverkets rapport år 2000. För de aktuella miljöklasserna anges de i tabell 3. En revidering kan dock bli aktuell relativt snart efterhand som arbetet att utveckla avgasreningssystemet tar fart.

Kostnaden för EEV skulle i dagens läge bli betydande, eftersom alternativen är speciella konstruktioner och inte egentlig serieproduktion.

## Konsekvenser

De tekniska bestämmelserna för att tillåta godkännande av motorer i de frivilliga miljöklasserna 2005, 2008 och EEV finns redan. En skattesubvention kan finansieras genom höjda skatter för dem som inte uppfyller högre ställda kraven. Sammantaget skulle det inte medföra höjda skatter, dock för vissa enskilda.

Vinsten är att utsläppen minskas. Kraven införs så småningom i vilket fall som helst, så det är en tidigareläggning av miljöeffekten som skattesubventionen medför. År 2010 har alla stegen av kraven börjat få genomslag. Då beräknas tunga fordonens kväveoxidutsläpp minskat med 38 procent och för partiklar 45 procent, tabell 4. Åtgärdernas fortsätter ha minskande effekt på utsläppen under 2010-talet. Miljöklasssubventioner innebär alltså att minskningen år 2010 blir större än beräknat. Hur stor beror på genomslaget av stödet och tillgången på produkter.

*Tabell 4* Effekt på miljön. Införande av miljöklasserna för tunga bilar. Sammanlagda utsläpp i ton/år.<sup>1</sup>

Förorening	1998, innan åtgärd	2010, utan åtgärd	2010, med åtgärd	
			ton/år	%
Kväveoxider	46.717	40.447	<b>25.186</b>	<b>-38</b>
Partiklar	1.266	458	<b>254</b>	<b>-45</b>

## Slutnoter

1. **Skärpta avgaskrav för tunga bilar i EU, förslag till följdändringar i den svenska bilavgaslagstiftningen**, Naturvårdsverket 2000-04-17 (dnr 543-795-99 Rr). Underlagsrapport: **Teknik och kostnader för framtida avgaskrav. Inverkan av Euro III och IV krav för motorer till tunga fordon**, Peter Ahlvik, Ecotraffic, 2000.

2. Dr Paul Greening, DGEntr, **Controls on Emissions from Heavy Duty Vehicles**, 3rd International Conference on Health Effects of Vehicle Emissions, 27-28 November 2001, Birmingham, UK. SCR betyder selective catalytic reduction och tillsats av urea krävs.

---

3. **Draft Technical Support Document: Nonconformance Penalties for 2004 Highway Heavy Duty Diesel Engines** (EPA420-D-02-001), January 2002 (<http://www.epa.gov/otaq/regs/hd-hwy/ncp/d02001.pdf>)

4. För en översikt se: **Göteborgs Trafikkontors hemsida**, <http://www.miljofordon.org/meny.asp?iMenuID=153&iCatID=3&root=1>.

5. **The Potential for Heavy-Duty Vehicles to Meet the EEV-Requirements**, Grägg, K., Karlsson, H. L., Sandström, C., MTC 6024, MTC AB, 2000/12.