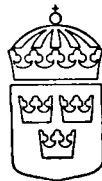


# Regeringens proposition

## 1990/91:156

om miljöklasser för nya fordon, m. m.



Prop.  
1990/91:156

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Föredragande vid regeringssammanträdet har varit statsrådet Åsbrink samt chefen för miljödepartementet.

Stockholm den 14 mars 1991

På regeringens vägnar

*Ingvar Carlsson*

*Erik Åsbrink*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en indelning av nya fordon i miljöklasser och att ekonomiska styrmedel införs för att påskynda introduktionen av fordon med goda miljöegenskaper.

Bilavgaslagen (1986:1386) föreslås ändrad så att nya personbilar, lastbilar och bussar som omfattas av krav på avgasgodkännande skall delas in i miljöklasser. Miljöklass 3 motsvarar de grundläggande avgaskraven, medan miljöklasserna 1 och 2 motsvarar högre krav. Tillverkare och importörer kan välja att certifiera nya fordon i valfri miljöklass.

Lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon föreslås ändrad så att skatten för sådana personbilar och lätta lastbilar och bussar som nu är försäljningsskattepliktiga differentieras till förmån för miljöklasserna 1 och 2. Vidare föreslås att försäljningsskatt införs för nu ej försäljningsskattepliktiga lastbilar och bussar, om de tillhör någon av miljöklasserna 2 eller 3.

För lastbilar och bussar föreslås att kilometerskatten enligt vägtrafikskattelagen (1988:327) sänks så att de samlade effekterna blir statsfinansiellt neutrala. En motsvarande sänkning av kilometerskatten görs även för utländska fordon som används i Sverige.

Ändringarna i bilavgaslagen bör träda i kraft den 1 januari 1992 och tillämpas fr. o. m. 1993 års bilmodeller. Ändringarna när det gäller försäljningsskatten bör träda i kraft den 1 juli 1992 såvitt avser 1993 års bilmö-

Denna proposition har utformats och skrivits på det nya sätt som första gången användes under riksmötet 1989/90 i propositionen om forskning (prop. 1989/90: 90). Den nya utformningen syftar till att vinna erfarenheter för en eventuell övergång till en ändamålsenligare utformning av regeringens förslag m. m. till riksdagen. Bl. a. skall propositioner med förslag som har beretts inom flera departement bli mer lättöverskådliga och lättlästa.

Det regeringen vill att riksdagen skall ta ställning till återfinns under rubriken *Ärendet till riksdagen*, vilket således motsvarar den annars använda rubriken *Hemställen*.

## 1 Inledning

Miljöavgiftsutredningen har i betänkandet (SOU 1989:83–84) Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken, Energi och trafik, bl. a. föreslagit ett system för indelning i miljöklasser av nya fordon i kombination med ekonomiska styrmedel. I propositionen (1990/91:90) En god livsmiljö, som nyligen överlämnats till riksdagen, har regeringen uttalat att ett miljöklassystem av det slag som utredningen föreslår bör genomföras och tillämpas fr. o. m. 1993 års modeller av personbilar, lastbilar och bussar. I det följande lämnas förslag till utformningen av miljöklasssystemet.

En sammanfattning av miljöavgiftsutredningens förslag på trafikområdet och ett utdrag ur utredningens lagförslag återfinns i *bilagorna 1* och *2*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena har upprättats och finns tillgänglig i miljödepartementet, dnr 6–3177/89.

Lagrådet har granskat flertalet av lagförslagen i denna proposition. Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran. De till lagrådet remitterade lagförslagen finns i *bilaga 4* och lagrådets yttrande i *bilaga 5* till propositionen.

## 2 Miljöklasser

### 2.1 Bakgrund

Luftföroreningar i tätorterna påverkar miljön och människors hälsa. Enligt vissa beräkningar orsakar föroreningarna 700–1 100 nya cancerfall per år. Föroreningarna medför även andra negativa effekter i tätortsområdena. Exempelvis leder utsläppen av bl. a. svavel till att kulturföremål bryts ned. Huvudorsaken till problemen i dessa områden är utsläppen från trafiken.

Allmänt sett hör försurning och övergödning av mark och vatten till de allvarligaste miljöproblemen. Utsläpp av svavel och kväveföreningar är den främsta orsaken till försurningen. Nedfallet av försurande ämnen överstiger i stora delar av landet de kritiska belastningsgränserna och försorsakar därmed skador på skog, mark, sjöar och vattendrag. Trafikens andel av utsläppen är betydande. Ungefär två tredjedelar av de svenska kväveoxidutsläppen kommer från trafiken.

Riksdagen uttalade våren 1985 (prop. 1984/85:127, JoU 28, rskr. 275) att de svenska utsläppen av kväveoxider skall minska med 30% till år 1995, räknat från 1980 års nivå. Naturvårdsverket har i det nyligen framlagda aktionsprogrammet mot luftföroreningar och försurning (Luft 90) visat att ytterligare åtgärder behövs för att nå detta mål.

Trots en fortlöpande utveckling mot lägre utsläpp från motorfordon minskar således inte utsläppen i den takt som behövs med hänsyn till hälsa och miljö. Utsläppen av kväveoxider, kolväten och andra föroreningar från trafiken måste reduceras ytterligare. Erfarenhetsmässigt vet man att

ett kostnadseffektivt sätt att minska föroreningarna är att skärpa kraven på bilarnas avgasrening. De nya personbilskraven har medfört att utsläppen från nya fordon är väsentligt lägre än utsläppen från de äldre.

Enligt bilavgaslagen (1986:1386) och bilavgasförordningen (1987:586) gäller avgaskrav för personbilar, lastbilar och bussar. Kravnivåerna har skärpts betydligt genom denna lagstiftning. Nya avgaskrav gäller för personbilar fr. o. m. 1989 års modeller och för lätta lastbilar och bussar fr. o. m. 1992 års modeller. Nya krav för tunga lastbilar och bussar kommer att gälla fr. o. m. 1993 års modeller.

Enligt 2 § bilavgaslagen skall motordrivna fordon vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och andra ämnen i större mängd än vad som kan godtas från hälso- och miljöskyddssynpunkt. Utgångspunkten för bedömningen skall således vara omsorgen om hälsan och miljön. De skärpningar av kraven som genomförts sedan bilavgaslagen tillkom har utformats så att den bästa teknik skall användas som de tillverkare som säljer bilar i Sverige har tillgång till. Samtidigt har behovet av internationell samordning beaktats, bl. a. genom det arbete som bedrivits i den s. k. Stockholmsgruppen.

Internationellt sker också en utveckling i riktning mot strängare avgasreningskrav. Det finns tekniska lösningar för att tillverka fordon med mycket låga utsläpp av luftföroreningar. Vidare visar mätningar att vissa av de nya bilar som säljs i Sverige i dag ger upphov till betydligt mindre utsläpp av framför allt kväveoxider än vad som för närvarande tillåts enligt bilavgasförordningen.

Det är dock inte möjligt att skärpa de grundläggande kraven, som enligt bilavgasförordningen gäller som en förutsättning för att fordonen skall få användas, utan att ge alla biltillverkare tid att anpassa sin produktion till de strängare bestämmelserna. Bilindustrins ledtider för att utveckla motorer och avgasreningssystem som medför lägre utsläpp samt för att lägga om sin produktion kan uppgå till fyra till fem år eller mer. Vidare bör även i fortsättningen målsättningen vara att sådana avgaskrav som tar sikte på tillåtligheten att framföra fordonen skall utarbetas i internationellt samarbete. För Sveriges del är utvecklingen i övriga EFTA-länder och inom EG särskilt viktig. I propositionen om en god livsmiljö redovisar regeringen det fortgående arbetet för att i internationellt samarbete införa skärpta avgasreningskrav.

För att dra nytta av de tekniska möjligheterna till minskade utsläpp som finns med den teknik som redan nu är tillgänglig, innan skärpta krav av nyss nämnt slag införs, föreslår miljöavgiftsutredningen ekonomiska styrmedel grundade på en miljöklassindelning av fordonen. Utredningens förslag har i princip tillstyrkts av en enig remissopinion. Naturvårdsverket understryker i aktionsprogrammet Luft 90 att ett miljöklassystem är ett effektivt sätt att utnyttja de tekniska möjligheterna till lägre utsläpp innan kraven på fordonen generellt kan skärpas.

Ett miljöklassystem i kombination med ekonomiska styrmedel av det slag som utredningen föreslår erbjuder avsevärda fördelar. Genom ett sådant system kan introduktionen på den svenska marknaden av bilar med allt bättre miljöegenskaper stödjas på ett effektivt och smidigt sätt. Ett

system med miljöklasser bör införas och tillämpas fr. o. m. 1993 års modeller. I det följande lämnas förslag till de ändringar i bilavgaslagen och fordonsbeskattningen som behövs.

Miljöklasssystemet kommer att ge betydande positiva miljöeffekter. De årliga kväveoxidutsläppen kan enligt miljöavgiftsutredningens beräkningar förväntas bli drygt 10 000 ton lägre och kolväteutsläppen drygt 1 000 ton lägre år 2000, jämfört med den annars förväntade utvecklingen. Utsläpp av hälsofarliga ämnen i tätorter kommer att minska kraftigt och bullerstörningarna reduceras.

De svenska tillverkarna av tunga fordon har inom vissa marknadssegment en stark ställning på den inhemska marknaden. Det är bl. a. mot den bakgrunden viktigt att miljöklasssystemet inte utformas så att ett intryck kan skapas av att de svenska tillverkarna gynnas på ett otillbörligt sätt. Detta skulle kunna medföra en risk för handelspolitiska åtgärder från andra länder. De förslag och bedömningar som redovisas i denna proposition har givetvis utformats med utgångspunkten att svenska och utländska tillverkare skall likabehandlas. Regeringen följer noga den internationella utvecklingen på området och kommer självfallet att beakta denna aspekt vid utformningen av detaljreglerna om kravnivåer m.m. för de olika miljöklasserna.

## 2.2 Miljöklassindelningen

**Regeringens förslag:** Bestämmelser om miljöklassindelningen införs i bilavgaslagen. Nya personbilar, lastbilar och bussar placeras i samband med avgasgodkännandet i en av tre miljöklasser. Klass 3 avser fordon som endast uppfyller gällande avgaskrav. I klass 2 placeras fordon som har väsentligt lägre utsläpp eller som uppfyller högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet, medan klass 1 avser fordon som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande hållbarhet eller som är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik.

**Miljöavgiftsutredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår tre miljöklasser baserade på federala och delstatliga krav i USA samt med särskild hänsyn till tätortsmiljön.

**Remissinstanserna:** Ett antal remissinstanser anser att förslaget bör kompletteras med ytterligare en miljöklass för fordon med mer avancerad teknik, såsom fordon som drivs med el eller med bränslen som framställts ur biomassa.

Sveriges Industriförbund och Bilindustriföreningen understryker vikten av att kraven i miljöklasserna anpassas till utvecklingen i övriga Europa, särskilt inom EG. Liknande synpunkter har framförts av företrädare för bilindustrin i samband med beredningen av ärendet inom regeringskansliet. Även Svenska lokaltrafikföreningen pekar på betydelsen av internationell samordning av miljöklasserna.

**Skälen för regeringens förslag:** För närvarande gäller krav på avgasgodkännande för bilar, dvs. personbilar, lastbilar och bussar. Avgasgodkännandet utfärdas för en viss motorfamilj om kraven på avgasrening i bilavgasförordningen är uppfyllda. I dessa krav ingår dels gränsvärden för utsläpp av olika föroreningar, dels ett tillverkaransvar i form av särskilda

krav på avgasreningssystemens hållbarhet. Ansvaret innebär bl. a. att tillverkaren med stöd av 7 § bilavgaslagen kan åläggas att vidta rättelse, om de föreskrivna kraven på begränsning av utsläpp inte uppfylls.

Regeringen finner att ett system med miljöklasser bör anknyta till det system som används i dag för godkännande och kontroll av nya fordons avgasegenskaper. Därigenom kan bilavgaslagens regler för certifiering och kontroll utnyttjas och kostnaderna för att administrera systemet hållas på en låg nivå. Varje miljöklass bör således innehålla en uppsättning gränsvärden för utsläpp av olika föroreningar. Till gränsvärdena knyts hållbarhetskrav. Tillverkaren bör vara fri att välja de tekniska lösningar vid utformningen av avgasreningssystemen som han finner lämpliga för att uppfylla de uppställda kraven.

Systemet bör omfatta tre miljöklasser. En av miljöklasserna bör motsvara nu gällande svenska avgasreningskrav eller därmed jämförbara EG-krav. De övriga klasserna bör så långt som möjligt anpassas till strängare krav som är beslutade eller som planeras utomlands. Biltillverkaren bör ha rätt att få bilen avgasgodkänd i en viss miljöklass, om de krav som gäller för klassen är uppfyllda.

Bestämmelser om en miljöklassindelning av fordon bör införas i bilavgaslagen i huvudsak enligt utredningens förslag. De grundläggande föreskrifterna om de krav som skall vara uppfyllda i alla de tre miljöklasserna bör framgå av lagtexten. De närmare bestämmelserna om gränsvärden, provmetoder m. m. bör föras in i bilavgasförordningen.

En miljöklassindelning bör inte vara obligatorisk för andra fordonskategorier än personbilar, lastbilar och bussar. Om exempelvis krav på avgasgodkännande i framtiden införs för en ny typ av fordon – som traktorer, arbetsmaskiner eller dylikt – är det inte givet att det är motiverat att tillämpa en miljöklassindelning av just den fordonstypen. Miljöklasssystemet bör inte heller omfatta tunga fordon med en totalvikt över 3 500 kg med bensinmotorer. Sådana fordon förekommer i dag i mycket begränsad omfattning på den svenska marknaden. De omfattas inte av de nya avgasreningskrav som kommer att tillämpas fr. o. m. 1993 års modeller. En miljöklassindelning av de bensindrivna tunga fordonen kan dock på sikt bli aktuell, om försäljningen av dem skulle öka.

Den miljöklass som en bil tillhör bör framgå av bilregistret.

Miljöklass 3 bör motsvara de gällande svenska avgaskraven eller därmed jämförbara EG-krav och således omfatta fordon som är godtagbara från miljö- och hälsoskyddssynpunkt. I klass 2 bör ingå fordon som har väsentligt lägre utsläpp eller som uppfyller högre krav på avgasreningssystemens hållbarhet. Klass 1 bör reserveras för fordon som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande hållbarhet eller som är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik.

Att begränsa bullerstörningar är en angelägen hälso- och miljöfråga, särskilt i tätortsmiljön. Regeringen föreslår därför att särskilda bullerkrav skall kunna ställas på fordon i miljöklass 1.

I det följande redovisas hur de olika miljöklasserna mera i detalj bör avgränsas. De detaljerade bestämmelserna bör föras in i bilavgasförordningen.

För närvarande är det i USA, särskilt i Kalifornien, som de mest långtgående kraven finns. Det är därför naturligt att miljöklasserna utformas med de amerikanska bilavgasbestämmelserna som förebild. Beslut om skärpningar av avgasreningskraven är också på väg inom EG. En västeuropeisk samverkan på bilavgasområdet är angelägen. En anpassning av kravnivåerna i de olika miljöklasserna till kommande EG-regler bör därför ske där så är möjligt med bibehållen miljöambition.

Inom EG diskuteras för närvarande skärpta avgaskrav för lätta och tunga fordon som skall införas år 1993. Vidare diskuteras ytterligare kravskärpningar kring år 1996. I propositionen om en god livsmiljö anges att regeringen kommer att verka aktivt inom ramen för EES-processen för skärpta avgaskrav för personbilar, lätta lastbilar och bussar. Skärpningen skall ske snarast men senast år 1996 till den nivå som införs federalt i USA med början från 1994 års modeller. Regeringen bedömer att det finns goda utsikter att införa sådana krav tillsammans med övriga länder inom EFTA och EG senast år 1996.

För industrins utvecklingsarbete och framförhållning är det angeläget med tydliga signaler om innehållet i de avgasreningskrav som i framtiden skall gälla liksom tidtabellen för kravens införande. Miljöklass 2 för lätta och tunga fordon bör därför utformas så att den så nära som möjligt överensstämmer med de krav som kommer att införas senast år 1996. Det innebär att miljöklass 2 skall inrymma bilar som uppfyller EGs kommande krav 1996, om dessa krav från miljömässiga utgångspunkter motsvarar de som införs federalt i USA med början från 1994 års modeller. Genom en sådan anpassning till kommande EG-krav minskar risken för att bilindustrins utvecklingsresurser splittras med sämre produkter som följd. Vid utformningen av kraven för miljöklass 1 är det också betydelsefullt att stor hänsyn tas till en framtida internationell samordning.

Beslut har dock ännu inte fattats inom EG i fråga om den detaljerade utformningen av de framtida, strängare avgasreningskrav som skall införas kring år 1996 inom gemenskapen. Om dessa beslut inte fattas i tillräckligt god tid innan systemet med miljöklasser skall träda i kraft, kan det bli nödvändigt att inledningsvis utforma specifikationerna i bilavgasförordningen för de olika miljöklasserna enbart med utgångspunkt i de amerikanska regler som redovisas i det följande. Så fort som beslut som innebär motsvarande krav på rening har fattats inom EG bör definitionerna av miljöklasserna kompletteras med de gränsvärden och provmetoder m. m. som kommer att tillämpas inom EG.

*För personbilar och lätta lastbilar och bussar med en maximivikt av högst 690 kg och en totalvikt av högst 3 500 kg bör miljöklass 1 i stort motsvara de krav som planeras i Kalifornien för 1993–95 års modeller. Det innebär för personbilar ca 60% lägre utsläpp av kväveoxider och ca 35% lägre utsläpp av kolväten än vad som för närvarande tillåts. Samtidigt bör kraven på avgasreningens hållbarhet skärpas och särskilda krav ställas på utsläppen vid kallkörning, dvs. innan motorn har hunnit bli uppvärmd. För att klara sådana krav behövs för bensindrivna bilar bättre katalysatorer och avancerade elektroniska styrsystem. Det kan t. ex. innebära en ökad mängd ädelmetall i katalysatorn och individuell bränsleinsprutning i*

varje cylinder. För att klara kraven på låga utsläpp vid kallkörning kan t. ex. system för förvärmning av katalysatorn, dubbla katalysatorer eller eluppvärmd syrgassensor behöva användas.

Kraven i miljöklass 2 bör motsvara de som införs federalt i USA med början från 1994 års modeller eller framtida EG-krav på motsvarande nivå, som sannolikt införs år 1996. Detta innebär en kravskärpning beträffande kväveoxider med ca 60 % jämfört med nuvarande svenska krav. Samma typer av tekniska lösningar krävs som för miljöklass 1, dock av mindre avancerat slag. Särskilda krav ställs inte heller på utsläppen vid kallkörning.

Miljöklass 3 bör motsvara gällande svenska avgasreningskrav eller därmed jämförbara EG-krav.

För *lätta lastbilar och bussar med en maximilast över 690 kg och en totalvikt av högst 3 500 kg* bör miljöklass 1 och 2 bestämmas med utgångspunkt från de skärpta federala amerikanska krav som nyligen har beslutats eller motsvarande EG-krav. Fordon i klass 1 bör uppfylla särskilt stränga krav när det gäller avgasreningens hållbarhet. De tekniska lösningar som erfordras för att uppfylla kraven och de utsläppsminskningar som uppnås motsvarar i stort sett vad som gäller för personbilarna. Miljöklass 3 bör motsvara de svenska krav som tillämpas fr. o. m. 1992 års modeller eller jämförbara EG-krav.

För *tunga fordon med en totalvikt över 3 500 kg* är det särskilt angeläget att minska miljöstörningarna i tätorter. Miljöklass 1 bör därför anpassas till tätortsförhållanden. Kraven bör i stort motsvara den frivilliga norm för tätortsfordon som naturvårdsverket föreslår i Luft 90 (LETT 1-normen), och som innefattar särskilda krav i fråga om buller. Särskilda krav på buller från stillastående fordon bör dock för närvarande inte ställas. Det innebär att kväveoxidutsläppen minskar med drygt 20 %, kolväteutsläppen med ca 50 % och partikelutsläppen med drygt 60 %, jämfört med de svenska krav som kommer att gälla fr. o. m. 1993 års modeller. För de dieselmotorer som används i dessa fordon behövs andra tekniska lösningar än de som kan användas i de bensindrivna, lättare fordonen. Utsläppen kan minskas genom motortekniska åtgärder och användning av partikelfällor eller oxiderande katalysatorer. Vidare måste åtgärder för bullerdämpning vidtas. De motortekniska åtgärderna kan innefatta elektroniska insprutningssystem eller en ökning av insprutningstrycket eller -hastigheten.

Kraven i miljöklass 2 bör för de tunga fordonen överensstämma med de amerikanska federala kraven fr. o. m. 1994 års modeller eller kommande EG-krav på motsvarande nivå. De tekniska lösningar som erfordras motsvarar de som krävs i miljöklass 1 utom i fråga om de bullerdämpande åtgärderna. Miljöklass 3 bör motsvara de svenska avgasreningskrav som tillämpas fr. o. m. 1993 års modeller eller därmed jämförbara EG-krav.

I fråga om behovet av en särskild miljöklass för fordon med mycket låga utsläpp, som elbilar och fordon som drivs med bränslen som inte är av fossilt ursprung, bör följande överväganden göras. Regeringens förslag i propositionen (1990/91:87) Näringspolitik för tillväxt innebär kraftfulla satsningar på en ny, miljöanpassad fordonsteknik. Förslagen baseras på



överenskommelser mellan staten och storstadskommunerna. Det kan särskilt nämnas att Göteborgs kommun uttryckt en ambition att skapa en garanterad marknad för 1 000 elbilar i Göteborg år 1995. En satsning på kollektivtrafikfordon med avancerad teknik sker i Stockholms kommun. Vidare föreslår regeringen i den energipolitiska propositionen (prop. 1990/91:88) ett stöd till utvecklingsinsatser för motoralkoholdrivna fordon. Utformningen av de ekonomiska styrmedlen, som behandlas i nästa avsnitt, medför att elbilarna hänförs till miljöklass 1 och därmed erhåller en ekonomisk förmån. Något praktiskt behov av en särskild miljöklass för dessa fordon finns för närvarande inte mot den angivna bakgrunden. Teknikutvecklingen bör dock följas noggrant. Det kan inte uteslutas att miljöklassindelningen i framtiden kan behöva utökas.

### 3 Ekonomiska styrmedel

#### 3.1 Allmänt

**Regeringens förslag:** Ekonomiska styrmedel införs för att påskynda introduktionen av fordon med goda miljöegenskaper. Styrningen skall ske genom att en skattedifferentiering till förmån för fordon i miljöklasserna 1 och 2 införs. Nivån på skattedifferentieringen skall vara sådan att en utjämning kan ske av de extra kostnader som en förbättrad reningsutrustning medför. Systemet skall vara statsfinansiellt neutralt.

**Utredningens förslag:** Miljöavgiftsutredningen föreslog införande av ekonomiska styrmedel för fordon i olika miljöklasser genom ett system med avgifter och bidrag för fordon i de olika miljöklasserna.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har förordat att ekonomiska styrmedel används för att stimulera introduktionen av bättre avgasreningsssystem. Bilindustriföreningen framhåller att ekonomiska styrmedel är att föredra framför unika svenska lagkrav.

**Skälen för regeringens förslag:** I enlighet med vad som tidigare anförts skall nya personbilar, lastbilar och bussar av årsmodell 1993 och senare hänföras till endera av tre miljöklasser. Därvid svarar miljöklass 3 mot nuvarande avgaskrav, medan miljöklass 2 motsvarar högre krav och miljöklass 1 särskilt höga krav för fordon speciellt avsedda för tätorter. De närmare bestämmelserna om miljöklasser föreslås tas in i bilavgaslagen (1986:1386) och i tillämpningsföreskrifter därtill.

Det skall i princip ankomma på tillverkare och importörer att bestämma vilken av de tre miljöklasserna som ett visst fordon skall certifieras för. Avsikten är dock att nya fordon i största möjliga utsträckning skall tillverkas och utrustas så att de kan hänföras till någon av miljöklasserna 1 eller 2. För att åstadkomma detta bör som utredningen föreslagit ekonomiska styrmedel användas.

När det gäller utformningen av de ekonomiska styrmedlen bör grundprinciperna vara följande. Åtgärderna bör så långt möjligt anknyta till befintliga system för beskattning av fordon. Därigenom undviks att systemet ger upphov till ökad administrativ belastning hos myndigheter och

skattskyldiga. Åtgärderna skall utformas så att det totala skattetrycket inte ändras. Det innebär att skattenivåerna ändras så att skattesänkningar och skattehöjningar totalt sett går jämnt upp. Skattedifferentieringens storlek bör vara sådan att de merkostnader som uppstår för att tillverka och utrusta fordon för miljöklasserna 1 eller 2 jämfört med miljöklassen 3 helt eller i väsentlig mån kan utjämnas. Därigenom bör det finnas goda förutsättningar för att fordon i miljöklasserna 1 och 2 får en betydande marknad.

### 3.2 Personbilar samt lätta lastbilar och bussar

**Regeringens förslag:** Försäljningsskatten för personbilar i miljöklass 3 höjs med 2 000 kr. Försäljningsskatten för personbilar i miljöklass 1 sänks med 4 000 kr. För sådana lätta lastbilar och bussar som är försäljningsskattepliktiga görs motsvarande differentiering. För sådana lätta lastbilar som nu inte är försäljningsskattepliktiga införs en försäljningsskatt med 6 000 kr. i miljöklass 3 och med 4 000 kr. i miljöklass 2. För eldrivna fordon skall försäljningsskatten beräknas som för fordon i miljöklass 1.

**Miljöavgiftsutredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag vad gäller nivån på de föreslagna styrmedlen.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har inte kommenterat styrmedlens utformning i detalj. Bilindustriföreningen anmärker att det inte kan vara rimligt att en tillverkare skall behöva betala en avgift för att han uppfyller gällande lagkrav. Industriförbundet anför liknande synpunkter. Motormännens riksförbund anser att styrmedlen måste utformas så att de blir skatteneutrala i förhållande till nuvarande beskattning.

**Skälen för regeringens förslag:** Ekonomiska styrmedel på trafikområdet har tidigare tillämpats för sådana personbilar av årsmodellerna 1987 och 1988 som frivilligt utrustades med avgasreningsutrustning som uppfyllde de krav som gäller för 1989 och senare års modeller. För avgasrenade personbilar av 1987 och 1988 års modeller sattes skatten enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, LFM, ned med upp till 5 200 kr. Samtidigt höjdes skattens generella nivå för att kompensera intäktsbortfallet (prop. 1985/86: 145, SkU 41, SFS 1986:260). Beloppet 5 200 kr. avsågs motsvara den extra kostnad som uppstod när en personbil försågs med katalysatorrening. Skattenedsättningen slopades fr. o. m. 1989 års bilmodeller, då sådan avgasrening blev obligatorisk.

Den nämnda skattenedsättningen för personbilar av årsmodell 1987–1988 fungerade väl. Andelen bilar som försågs med katalysator blev stor, och miljöeffekterna därför betydande. Regeringen anser därför att motsvarande ekonomiska styrmedel även nu bör användas när det gäller personbilarna.

En differentiering av försäljningsskatten bör således användas för att påskynda introduktionen av bilar i miljöklasserna 1 och 2. Ändringarna i försäljningsskatten bör så långt möjligt vara intäktsmässigt neutrala. Kostnaderna för en sänkning av skatten för vissa fordon bör motsvaras av höjningar för fordon med sämre avgasrening. Vi förordar därvid att skatten för personbilar i miljöklass 3 höjs, att skatten i miljöklass 2 är oföränd-

rad jämfört med nuvarande skattenivå, medan försäljningsskatten i miljöklass 1 sänks. Skillnaderna i försäljningsskatt bör ungefärligen motsvara skillnaderna i kostnader för den avgasreningsutrustning m. m. som bilar i de olika klasserna behöver.

För närvarande utgår försäljningsskatt enligt LFM med 6 kr. 40 öre per kg tjänstevikt. Det innebär att försäljningsskatten för den genomsnittliga personbilen, med tjänstevikt ca 1 150 kg, är drygt 7 000 kr. Om försäljningsskatten bör i övrigt nämnas att skatten vanligen erläggs av tillverkaren eller registrerad importör, 5 § LFM, och skattskyldigheten inträder då vanligen när fordonet levereras till köpare, 7 § LFM. Riksskatteverket är beskattningsmyndighet. Särskilda regler finns om hur skatt skall betalas vid privatimport resp. icke yrkesmässig tillverkning i landet, 3 och 5 §§ tredje stycket LFM.

För personbilar i miljöklass 3 bör skatten lämpligen höjas med 2 000 kr., medan bilar i miljöklass 2 får oförändrad skatt. Därigenom torde ett tillräckligt incitament skapas för att fordon i största möjliga utsträckning skall kunna certifieras i denna avgasklass. För personbilar i miljöklass 1 bör skatten sänkas med 4 000 kr., dvs. skatten för sådana bilar blir 6 000 kr. lägre än för bilar i miljöklass 3. Effekterna av de föreslagna skillnaderna i försäljningsskatt förstärks genom att mervärdeskatt tillkommer på beloppen.

Förutom för personbilar tas försäljningsskatt ut också för lätta lastbilar med skåpkarosseri och för lätta bussar. Detta gäller fordon med en totalvikt om högst 3 500 kg. Skattesatsen är densamma som för personbilarna. De ekonomiska styrmedlen för dessa lastbilar och bussar bör utformas på samma sätt som för personbilarna, dvs. som en förhöjd försäljningsskatt med 2 000 kr. i miljöklass 3 och med en sänkning av försäljningsskatten i miljöklass 1 med 4 000 kr.

För sådana lätta lastbilar (totalvikt högst 3 500 kg) som är försedda med flak tas för närvarande någon försäljningsskatt inte ut. En differentiering på samma sätt som för de andra lätta fordonen kan därför inte ske. Nivån på styrmedlen bör dock vara densamma. Detta uppnås bäst genom att försäljningsskatt tas ut för dessa fordon om de tillhör miljöklasserna 2 eller 3, samtidigt som fordon i miljöklass 1 förblir inte skattepliktiga. I miljöklass 3 bör försäljningsskatten vara 6 000 kr., medan den i miljöklass 2 bör vara 4 000 kr. Som framgår i det följande bör det också införas styrmedel utformade på motsvarande sätt för tunga fordon. Vidare bör kilometer-skatten enligt vägtrafikskattelagen (1988: 327) sänkas för att göra systemet intäktsmässigt neutralt.

Den föreslagna miljöklassindelningen enligt bilavgaslagstiftningen avser endast fordon med förbränningsmotor. Eldrivna fordon omfattas således inte. Skattedifferentieringen bör dock komma även elfordonen till del. För eldrivna fordon bör således när det gäller försäljningsskatten skatten beräknas efter reglerna för miljöklass 1. Det bör tilläggas att enligt 2 § andra stycket LFM redan gäller att försäljningsskatten för elfordon beräknas utan att batterivikten inräknas. Elfondon är vidare sedan den 1 juni 1986 undantagna från kilometerskatt enligt vägtrafikskattelagen.

Förslagen föranleder ändringar i 2, 4 och 8 §§ LFM.

Regeringen bedömer att den föreslagna differentieringen av försäljningsskatten blir intäktsmässigt neutral vad avser de tre första årsmodellerna efter det att miljöklasssystemet införs, dvs. för årsmodellerna 1993–1995. För senare årsmodeller måste frågan om de ekonomiska styrmedlen ånyo övervägas.

### 3.3 Tunga lastbilar och bussar

**Regeringens förslag:** För lastbilar och bussar med en totalvikt som överstiger 3 500 kg och som tillhör någon av miljöklasserna 2 eller 3 införs bestämmelser om försäljningsskatt. Detta skall dock endast gälla för sådana fordon som är försedda med dieselmotorer. I miljöklass 2 utgör skatten 6 000 kr. om fordonets totalvikt är högst 7 000 kg, och annars 20 000 kr. I miljöklass 3 utgör skatten 20 000 kr. om fordonets totalvikt är högst 7 000 kg, och annars 65 000 kr. De ökade skatteintäkterna används för en generell sänkning av kilometerskatten för lastbilar och bussar.

**Miljöavgiftsutredningens förslag:** En avgift tas ut vid inköp av tunga fordon i miljöklass 3 på 10 000–20 000 kr. Ett bidrag ges vid inköp av tunga fordon i miljöklass 1 på 10 000–50 000 kr.

**Remissinstanserna:** Lantbrukarnas riksförbund anser att avgifter för fordon i miljöklass 3 inte bör tas ut inom utpräglade landsbygdsområden. Svenska lokaltrafikföreningen anser att en försäljningsskatt på fordon inte bara bör baseras på fordonens miljöpåverkan utan att också andra faktorer bör beaktas.

**Skälen för regeringens förslag:** Även för tunga lastbilar och bussar bör ekonomiska styrmedel användas för att främja introduktionen av fordon i miljöklasserna 1 och 2. Försäljningsskatt enligt LFM tas emellertid för närvarande inte ut för sådana lastbilar och bussar som har en totalvikt som överstiger 3 500 kg. Några tekniska hinder mot att införa försäljningsskatt även för dessa fordon finns dock inte, och detta torde vara det administrativt enklaste sättet att åstadkomma en styrning mot en ökad andel miljövänliga tyngre fordon.

En försäljningsskatt bör således införas för tunga lastbilar och bussar som tillhör miljöklasserna 2 eller 3. Fordon i miljöklass 1 gynnas genom att alltjämt vara skattefria. Försäljningsskattens belopp i miljöklasserna 2 och 3 bör avvägas så att en utjämning kan ske av kostnaderna för att inköpa fordon i de olika miljöklasserna. Av de bedömningar som gjorts av utredningen, och som sedan kompletterats av ytterligare beräkningar av naturvårdsverket, framgår att en skillnad bör göras i skattenivåer mellan fordon i totalviktsintervallet 3,5 till 7 ton och de tyngsta fordonen med totalvikt överstigande 7 ton.

För fordon med totalvikt över 3,5 ton men högst 7 ton bör försäljningsskatten i miljöklass 3 bestämmas till 20 000 kr. och i miljöklass 2 till 6 000 kr.

För fordon med totalvikt över 7 ton bör försäljningsskatten i miljöklass 3 bestämmas till 65 000 kr. och i miljöklass 2 till 20 000 kr.

Ifrågavarande skattebelopp motsvarar den extra kostnad som tillverkare eller försäljare tar på sig för den extra avgasreningstrustning m. m. som

erfordras för ett fordon i miljöklass 1 jämfört med fordon i miljöklasserna 2 och 3.

Enligt vad som tidigare anförts bör miljöklassindelningen inte omfatta tunga fordon som är bensindrivna. De nya reglerna om försäljningsskatt bör därför endast avse fordon som är försedda med dieselmotorer. En motor som i grunden är konstruerad för dieseldrift kan ofta alternativt drivas med andra drivmedel, t. ex. andra oljeprodukter eller alkoholer, ibland efter smärre tekniska justeringar. Ett fordon med en sådan motor bör i fråga om miljöklassindelning och försäljningsskatt behandlas som dieselfordon oavsett vilket bränsle som faktiskt används i fordonet.

Försäljningsskatten för tunga fordon i miljöklasserna 2 och 3 bör tas ut på samma sätt som försäljningsskatten för personbilar och andra lätta fordon. Reglerna har tidigare i korthet beskrivits. Förslagen föranleder ändringar i 4 och 8 §§ LFM. Med hänsyn till att ett relativt stort antal olika skattesatser skall gälla bör 8 § LFM lämpligen utformas så att skattesatserna för personbilar, lastbilar och bussar anges i tabellform.

De nya reglerna om försäljningsskatt för tunga fordon kommer i viss mån att komplicera beskattningsförfarandet. Särskilt vid sådan bilimport där tullen skall ta ut skatten i samband med förtullningen kan vissa nya gränsdragningsproblem uppkomma. Det är fråga om privatimport eller annan import av enstaka fordon, och ibland torde därvid fullständiga uppgifter om fordonsvikter, miljöegenskaper m. m. saknas. Det bör i dessa fall åligga importören att tillhandahålla de uppgifter som erfordras för förtullningen. I vissa fall kan det bli nödvändigt att fatta ett preliminärt tulltaxeringsbeslut, som får korrigeras sedan uppgifter från registreringsbesiktning erhållits.

Införandet av den föreslagna försäljningsskatten för tunga lastbilar och bussar, liksom försäljningsskatten för lätta flaklastbilar, kan sammantaget väntas öka intäkterna av försäljningsskatten med sammanlagt ca 600 milj. kr. under den första treårsperioden efter det att systemet införs. Bedömningen av skatteintäkterna är dock något osäker, dels därför att den totala försäljningen av lastfordon varierar med bl. a. konjunktursvängningar, dels därför att andelen fordon i olika miljöklasser endast ungefärligen kan bedömas.

Skatteintäkterna bör användas för att generellt sänka beskattningen av buss- och lastbilstrafiken. Därigenom hålls skattetrycket oförändrat. Regeringen förordar därvid att kilometerskatten enligt vägtrafikskattelagen (1988: 327) sänks med ett belopp som motsvarar 200 milj. kr. per år. Detta motsvarar en sänkning av kilometerskattesatserna med ca 10%. Sänkningen bör avse lastbilar och bussar, utom de allra lättaste fordonen. Förslaget föranleder ändringar i bilaga 2 till vägtrafikskattelagen. Dessutom bör motsvarande justeringar av skattenivån göras i kilometerskatten för utländska fordon, bilaga 2 till lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon. Av internationella hänsyn kan nämligen kilometerskatten för utländska fordon inte bestämmas till högre belopp än kilometerskatten för motsvarande svenska fordon.

På sikt kan det antas att andelen fordon i miljöklasserna 1 och 2 ökar, medan andelen fordon i miljöklass 3 minskar. Eftersom intäkterna från

försäljningsskatten då minskar, skulle nedsättningen av kilometerskatten komma att bli otillräckligt finansierad. Mot denna bakgrund är det nödvändigt att följa försäljningsutvecklingen, och vid behov vidta ändringar i regelsystemet. Kilometerskattesänkningen innebär att det totala skatte-trycket för ifrågavarande fordon inte ändras. Totalt sett innebär den ökade avgasreningsnivån på svenska fordon ändå en viss ökad ekonomisk belastning för trafik med svenskegistrerade tunga fordon. Den konkurrenssituation som den svenska transportnäringen utsätts för genom den ökade internationaliseringen gör det viktigt att noga följa kostnadsutvecklingen. De svenska beskattningsreglerna för särskilt den tunga fordonstrafiken kan därför komma att fordra en översyn när reglerna för en friare transportmarknad i Europa läggs fast. Regeringen avser att noga följa denna fråga.

## 4 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** Systemet med miljöklasser införs fr. o. m. 1993 års modeller, och ändringarna i bilavgaslagen träder i kraft den 1 januari 1992. De nya reglerna om försäljningsskatt träder i kraft den 1 juli 1992. För fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1992 års modell eller tidigare tillämpas de äldre bestämmelserna intill utgången av år 1992. Därefter beskattas fordon av dessa årsmodeller efter skatteregler-  
na för miljöklass 3. Nedsättningen av kilometerskatten för tyngre fordon bör gälla från den 1 januari 1993.

**Skälen för regeringens förslag:** Som angetts i propositionen om en god livsmiljö bör systemet med miljöklasser införas fr. o. m. 1993 års modeller. Ändringen i bilavgaslagen bör träda i kraft den 1 januari 1992. När det blir aktuellt att skärpa de grundläggande kraven på avgasrening enligt 2§ bilavgaslagen för någon fordonskategori bör de krav som gäller för miljöklass 1 och 2 omprövas. Därmed kvarstår incitamentet för tillverkarna att sälja fordon med allt bättre miljöegenskaper.

Personbilar och andra lätta fordon av 1993 års modell börjar säljas på eftersommaren eller hösten 1992. För att de nya reglerna om försäljningsskatt i sin helhet skall kunna tillämpas på alla fordon från och med 1993 års modell bör därför ändringarna i LFM när det gäller denna årsmodell träda i kraft redan den 1 juli 1992.

1992 års modell, och även tidigare års modeller, kan emellertid säljas lång tid efter det att 1993 års modeller har introducerats. Detta kan bli särskilt tydligt när en ny eller höjd försäljningsskatt införs från och med 1993 års modeller. Det kan då framstå som förmånligt att även en längre tid framöver tillhandahålla fordon av 1992 års modell. De nya bestämmelserna om försäljningsskatt bör därför tillämpas generellt från den 1 januari 1993, oavsett vilken årsmodell ett fordon har. Därigenom motverkas att de nya reglerna försenar införandet av de nya årsmodellerna. För årsmodeller tidigare än 1993 års modeller, där miljöklassindelning saknas, bör skatten tas ut efter skattesatserna i miljöklass 3.

De lägre kilometerskattesatserna bör också gälla från den 1 januari 1993, och avse fordon oavsett årsmodell.

## 5 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom regeringskansliet upprättats förslag till

1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386),
2. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,
5. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343).

Lagförslagen 1 och 5 har upprättats inom miljödepartementet och lagförslagen 2–4 inom finansdepartementet.

## 6 Specialmotivering

### 6.1 Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)

#### 2 a §

Paragrafens *första stycke* innehåller de grundläggande bestämmelserna om miljöklassindelningen av fordon. En sådan indelning skall ske för personbilar, lastbilar och bussar som omfattas av krav på avgasgodkännande. I fråga om tunga lastbilar och bussar (med en totalvikt över 3 500 kg) skall indelningen bara omfatta fordon med dieselmotorer. Ett fordon skall vid avgasgodkännande hänföras till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen. Prövningsmyndigheten kan således inte hänföra fordonet till en bättre miljöklass än den som motsvarar minimikraven på avgasrening (miljöklass 3) om inte detta uttryckligen begärs av tillverkaren. Av 2 § bilavgasförordningen (1987:586) framgår att avgasgodkännande meddelas för en motorfamilj.

Enligt *andra stycket* skall miljöklass 3 avse fordon som uppfyller de minimikrav som följer av 2 § första stycket bilavgaslagen. Dessa krav framgår av bilavgasförordningen. Miljöklass 2 skall avse fordon som har väsentligt lägre utsläpp eller uppfyller högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet. Vad som avses med väsentligt lägre utsläpp kan variera för olika fordonskategorier. Det kan t.ex. vara tillräckligt att utsläppen av endast en förorening är väsentligt mindre än enligt minimikraven, för att ett fordon allmänt sett skall anses ha väsentligt lägre utsläpp. Miljöklass 1 skall omfatta fordon som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande hållbarhet eller som till följd av sina låga avgasutsläpp eller låga bulleremissioner är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik. De gränsvärden för utsläpp m. m. som skall gälla för miljöklass 1 och 2 bör föras in i bilavgasförordningen. Något särskilt bemyndigande krävs inte för detta.

Genom den ändrade lydelsen kommer det ansvar som tillverkaren har för att avgaskraven är uppfyllda att knytas till den miljöklass till vilken fordonet har hänförs i samband med avgasgodkännandet. Detta innebär att tillverkaren kan föreläggas att vidta rättelse, om det visar sig att fordonet inte uppfyller de krav som gäller för klassen. En annan konsekvens kan vara att avgasgodkännandet återkallas.

Bestämmelserna om miljöklasser innebär inte någon ändring när det gäller bilägarens skyldigheter att vidmakthålla avgasreningens funktion. Bestämmelserna innebär inte heller att det i samband med kontrollbesiktning eller vid flygande inspektion kan utkrävas något ansvar av bilägaren för avgasreningens funktion utöver vad som följer av 2 § första stycket i lagen.

## 6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

### 2 §

I det nya andra stycket definieras den miljöklassindelning, som sedan läggs till grund för beskattningsnivåerna enligt 8 §. Miljöklassindelningen grundas på reglerna i 2 a § bilavgaslagen (1986:1386). Indelningen införs från och med 1993 års bilmodeller. Av övergångsbestämmelserna framgår dock att även äldre fordon, för vilka skatteplikt inträder den 1 januari 1993 eller senare, kommer att beskattas som om de tillhör miljöklass 3.

Av tredje stycket framgår att fordon som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet skall beskattas enligt reglerna för miljöklass 1. Dessa fordon omfattas inte av krav på avgasgodkännande enligt bilavgaslagstiftningen. Den förmånliga beskattningen gäller såväl för fordon som enbart framdrivs med elektricitet från batterier i fordonet, som för s.k. hybridfordon som omväxlande drivs från batteri och med annat drivmedel. För att regeln skall vara tillämplig krävs dock att fordonet är inrättat för att åtminstone delvis möjliggöra ren batteridrift.

### 4 §

För bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg föreligger alltid skatteplikt.

För en tung buss, dvs. för en buss med en totalvikt överstigande 3 500 kg, skall försäljningsskatt tas ut enligt skattetabellen i 8 § om bussen hänförs till någon av miljöklasserna 2 eller 3, under förutsättning dessutom att bussen är försedd med dieselmotor. Om en tung buss hänförs till miljöklass 1 utgår ingen skatt. Skatt utgår inte heller för en tung buss som är konstruerad för bensindrift.

För en lastbil med skåpkarosseri med en totalvikt om högst 3 500 kg föreligger alltid skatteplikt.

För en lastbil utan skåpkarosseri, dvs. med flak eller annan kaross, och med en totalvikt om högst 3 500 kg, omfattar skatteplikten fordon i miljöklasserna 2 och 3.



För en tung lastbil, dvs. för en lastbil med en totalvikt överstigande 3 500 kg, föreligger oavsett karosseriutförande skatteplikt om lastbilen tillhör någon av miljöklasserna 2 eller 3, förutsatt att lastbilen är konstruerad för drift med dieselloja.

### 6.3 Förslaget till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Ändringen i 9§ innebär att skyldigheten att erlægga skrotningsavgift begränsas till de fordon som för närvarande är skattepliktiga enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Skyldighet att erlægga skrotningsavgift skall således inte föreligga för de fordon i miljöklasserna 2 och 3 för vilka försäljningsskatt föreslås införd.

## 7 Ärendet till riksdagen

Regeringen föreslår att riksdagen antar förslagen till

1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386),
2. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon,
5. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343).

Lag om ändring i bilavgaslagen (1986: 1386)

Härigenom föreskrivs i fråga om bilavgaslagen (1986: 1386)

dels att 7 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*2 a §*

*Bilar som omfattas av krav på avgasgodkännande skall delas in i miljöklasser. I fråga om lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kilogram skall indelningen endast omfatta bilar som är försedda med dieselmotor. En bil hänförs i samband med avgasgodkännandet till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen.*

*Indelningen i miljöklasser skall omfatta*

*a) bilar som uppfyller de krav i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen som avses i 2 § första stycket (miljöklass 3),*

*b) bilar som har väsentligt lägre utsläpp eller uppfyller högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet (miljöklass 2),*

*c) bilar enligt b) som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande avgasreningssystemens hållbarhet eller som till följd av låga utsläpp av avgaser och andra ämnen eller låga bulleremissioner är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik (miljöklass 1).*

*7 §*

Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som behövs för att bristerna skall avhjäla-

Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § eller som gäller för den miljöklass som fordonen tillhör inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta

*Nuvarande lydelse*

pas. Föreläggandet får förenas med vite.

*Föreslagen lydelse*

de åtgärder som behövs för att bristerna skall avhjälpas. Föreläggandet får förenas med vite.

Prop. 1990/91:156  
Propositionens  
lagförslag

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.
  2. Bestämmelserna i 2 a § tillämpas på fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1993 eller senare års modell.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon

Prop. 1990/91:156

Propositionens  
lagförslag

Härigenom föreskrivs att 2, 4 och 8 §§ lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

##### 2 §<sup>2</sup>

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972: 595). Med motorfordon avses i denna lag även sådana inkompleta fordon för vilka skatteplikt föreligger enligt 4 § andra stycket.

*Med miljöklasserna 1, 2 eller 3 avses i denna lag de miljöklasser som anges i 2 a § bilavgaslagen (1986: 1386).*

I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna.

*I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna. Personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet skall vid tillämpningen av denna lag hänföras till miljöklass 1.*

##### 4 §<sup>3</sup>

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

4. motorcykel,  
om fordonet inte är eller inte har varit registrerat som fordon av an-

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram *samt övriga bussar om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,*
3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, *övriga lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram om de hänförs till miljöklass 2 eller 3, samt lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,*
4. motorcykel,  
om fordonet inte är eller inte har varit registrerat som fordon av an-

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984: 159.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1989: 196.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1989: 1031.

*Nuvarande lydelse*

givet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning. I fall som avses i 16§ tredje stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

Skatteplikt enligt första stycket föreligger även vid införsel till landet av ett fordon som är isärmonterat eller annars inkomplett, om det kan antas att fordonet efter införseln skall iordningställas till ett fordon av skattepliktigt slag. Vad nu sagts gäller inte om fordonet förs in av den som har registrerats som importör enligt 6§ andra stycket.

*Föreslagen lydelse*

givet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning. I fall som avses i 16§ tredje stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

8 §<sup>4</sup>

*Nuvarande lydelse*

Skatten utgår för *personbil, buss och lastbil med 6 kronor och 40 öre per kilogram tjänstevikt*. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

Skatten utgår för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

*Föreslagen lydelse*

Skatten utgår för *skattepliktiga personbilar, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning*. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande krontal bortfaller.

<i>Fordonslag</i>	<i>miljöklass 1</i>	<i>miljöklass 2</i>	<i>miljöklass 3</i>
<i>1. personbil</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, minskat med 4 000 kronor</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor</i>
<i>2. buss</i>			
<i>med en totalvikt av högst 3 500 kilogram</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, minskat med 4 000 kronor</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor</i>
<i>med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram</i>	—	<i>6 000 kronor</i>	<i>20 000 kronor</i>
<i>med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram</i>	—	<i>20 000 kronor</i>	<i>65 000 kronor</i>

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1989: 1031.

<i>Fordonsslag</i>	<i>miljöklass 1</i>	<i>miljöklass 2</i>	<i>miljöklass 3</i>
<i>3. lastbil med skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, minskat med 4 000 kronor</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt</i>	<i>6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor</i>
<i>med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram</i>	—	<i>6 000 kronor</i>	<i>20 000 kronor</i>
<i>med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram</i>	—	<i>20 000 kronor</i>	<i>65 000 kronor</i>
<i>4. lastbil utan skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram</i>	—	<i>4 000 kronor</i>	<i>6 000 kronor</i>
<i>med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram</i>	—	<i>6 000 kronor</i>	<i>20 000 kronor</i>
<i>med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram</i>	—	<i>20 000 kronor</i>	<i>65 000 kronor</i>

Skatten utgår för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

2. För fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1992 eller tidigare års modell tillämpas de äldre bestämmelserna till och med utgången av december 1992. Därefter skall sådana fordon vid tillämpningen av 8 § anses tillhöra miljöklass 3.

### 3 Förslag till

### Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988: 327)

Prop. 1990/91:156

Propositionens

lagförslag

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1988: 327) skall ha följande lydelse.

#### Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1988: 327)<sup>1</sup>

##### Nuvarande lydelse

##### Kilometerskatt

Fordonsslåg	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilo- meter				
		grund belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen			
1 Personbil	0– 900	165	0			
	901–	183	18			
2 Buss med två hjulaxlar	0– 1 600	170	0			
	1 601–	172	1,60			
	0– 1 600	170	0			
	1 601–	171	1,10			
3 Lastbil	3.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0– 1 600	240	0		
		1 601–	243	3,10		
		0– 1 600	240	0		
		1 601–	242	2,30		
	3.2 annan lastbil med två hjulaxlar	0– 1 600	170	0		
		1 601–	173	2,50		
		0– 1 600	170	0		
		1 601–	172	1,60		
	med fyra eller flera hjulaxlar	0– 1 600	170	0		
		1 601–	171	1,30		
		4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilo- gram, som dras av ett kilometerskatteplik- tigt fordon, om det är fråga om	4.1 styraxel för på- hängsvagn med en hjulaxel	3 001–	100	4,30
				med två eller flera hjulaxlar	3 001–	100

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1989: 1030.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilo- meter	
		grund belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4.2 annan släpvagn med en hjulaxel	3 001 –	100	2,00
med två hjulaxlar	3 001 – 11 000 11 001 –	100 156	0,70 2,90
med tre hjulaxlar	3 001 – 20 000 20 001 –	100 236	0,80 3,40
med fyra eller flera hjulaxlar	3 001 – 20 000 20 001 –	100 185	0,50 1,80



## Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilo- meter	
		grund belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0— 900	165	0
	901—	183	18
2 Buss med två hjulaxlar	0— 1600	170	0
	1601—	171	1,40
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1600	170	0
	1601—	171	0,90
3 Lastbil			
3.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0— 1600	240	0
	1601—	243	2,60
med tre eller flera hjulaxlar	0— 1600	240	0
	1601—	242	2,00
3.2 annan lastbil med två hjulaxlar	0— 1600	170	0
	1601—	172	2,10
med tre hjulaxlar	0— 1600	170	0
	1601—	171	1,40
med fyra eller flera hjulaxlar	0— 1600	170	0
	1601—	171	1,10
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3000 kilo- gram, som dras av ett kilometerskatteplik- tigt fordon, om det är fråga om			
4.1 styraxel för på- hängsvagn med en hjulaxel	3001—	100	4,30
	med två eller flera hjulaxlar	3001—	100
4.2 annan släpvagn med en hjulaxel	3001—	100	2,00
	med två hjulaxlar	3001—11000 11001—	100 156
med tre hjulaxlar	3001—20000 20001—	100 236	0,80 3,40
	med fyra eller flera hjulaxlar	3001—20000 20001—	100 185

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

## 4 Förslag till

Prop. 1990/91: 156

### Lag om ändring i lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon

Propositionens  
lagförslag

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon skall ha följande lydelse.

#### Bilaga 2 till lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon<sup>1</sup>

##### *Nuvarande lydelse*

##### **Kilometerskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. Dieseldrivna lastbilar		
1.1 med anordning för påhängs- vagn	6001 – 10000 10001 – 15000 15001 –	4,00 5,50 7,00
1.2 Övriga	6001 – 10000 10001 – 15000 15001 –	2,50 4,00 5,00
2. Dieseldrivna bussar	6001 – 10000 10001 – 15000 15001 –	2,00 3,25 4,00
3. Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till dieseldrivna last- bilar eller diesel- drivna bussar		
3.1 Styraxel för på- hängsvagn	6001 –	3,25
3.2 Övriga	10001 – 15000 15001 – 20000 20001 –	2,00 3,25 4,00

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1990: 1152.

**Kilometerskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. Dieseldrivna lastbilar		
1.1 med anordning för påhängs- vagn	6 001 – 10 000 10 001 – 15 000 15 001 –	3,60 4,90 6,30
1.2 Övriga	6 001 – 10 000 10 001 – 15 000 15 001 –	2,20 3,60 4,50
2. Dieseldrivna bussar	6 001 – 10 000 10 001 – 15 000 15 001 –	1,80 2,90 3,60
3. Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till dieseldrivna last- bilar eller diesel- drivna bussar		
3.1 Styraxel för på- hängsvagn	6 001 –	3,25
3.2 Övriga	10 001 – 15 000 15 001 – 20 000 20 001 –	2,00 3,25 4,00

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

2. De äldre bestämmelserna tillämpas dock fortfarande vid beskattningen av fordon som har förts in i landet före ikraftträdandet.

## 5 Förslag till

### Lag om ändring i bilskrotningslagen (1975: 343)

Härigenom föreskrivs att 9 § bilskrotningslagen (1975: 343) skall ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

Skrotningsavgift skall erläggas för personbil, buss och lastbil i de fall försäljningsskatt skall erläggas för sådant fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Skrotningsavgift skall även erläggas i de fall försäljningsskatt skall tas ut med stöd av bestämmelserna i 4 § andra stycket nämnda lag.

#### *Föreslagen lydelse*

##### 9 §<sup>1</sup>

Skrotningsavgift skall erläggas för personbil, buss *med en totalvikt av högst 3 500 kilogram* och lastbil *med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram* i de fall försäljningsskatt skall erläggas för sådant fordon enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. Skrotningsavgift skall även erläggas i de fall försäljningsskatt skall tas ut med stöd av bestämmelserna i 4 § andra stycket nämnda lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

Prop. 1990/91:156  
Propositionens  
lagförslag

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1989: 198.

# Sammanfattning av miljöavgiftsutredningens förslag på trafikområdet

## Trafikområdet

Nya fordon placeras i en av tre miljöklasser. Miljöklassen bestäms av bl. a. fordonets utsläpp av kväveoxider, kolväten och koloxid. Miljöklass 1 innebär långtgående avgaskrav, bl. a. anpassade till tätortsförhållanden. Miljöklass 2 motsvarar för personbilar, lätta lastbilar och bussar de krav som för närvarande gäller i Kalifornien och för tunga fordon de krav som införs i USA fr. o. m. 1991 års modeller. Miljöklass 3 motsvarar de lagstadgade minimikraven.

Ett miljöbidrag betalas för fordon i klass 1 för att gynna fordon som har särskilt låg miljöpåverkan. En miljöavgift tas ut för de fordon som tillhör miljöklass 3. Avgiften tas ut i samma ordning som försäljningsskatten på motorfordon. För miljöklass 2 utgår varken avgift eller bidrag. Miljöavgiften används för att finansiera miljöbidragen för fordon i klass 1. Systemet införs fr. o. m. 1992 års modeller. För tunga lastbilar och bussar föreslås vissa övergångsregler för 1992 och 1993 års modeller.

Bidraget till eftermontering av bl. a. katalysatorer höjs till 4000 kr. per bil för personbilar av 1985 års modell och senare. Det höjda bidraget betalas ut under åren 1991 och 1992. Även skrotningspremien höjs under en tidsbegränsad period för bilar av 1975 eller tidigare års modeller.

En koldioxidavgift som motsvarar 25 öre per kg koldioxid läggs på bensinen. Samtidigt sänks punktskatten på bensin. Nettohöjningen blir 34 öre per liter. Mervärdeskatt tas ut på drivmedel. Sammantaget innebär kommitténs förslag en ny höjning av bensinpriset med ca 1,50 kr. per liter blyfri bensin. Kommittén föreslår att skatteskillnaden mellan blyad och blyfri bensin ökar från ca 20 öre per liter till ca 30 öre per liter (inkl. moms). Därmed blir höjningen ca 1,60 kr. per liter blyad bensin. För motorbrännolja (diesel) blir nettohöjningen på grund av koldioxidavgift och minskad energiskatt 18 öre per liter. Med mervärdeskatt på diesel blir höjningen ca 75 öre per liter.

Miljöskatten på inrikes flygtrafik höjs. Höjningen motsvarar en avgift på 25 öre per kg utsläppt koldioxid. Samma koldioxidavgift tas ut på motorbrännolja som används i spårbunden trafik.

Beskattningen av motorbrännolja differentieras mellan tre bränslekvaliteter – standardbränsle, normal lätt diesel och tätortsdiesel. För de två från miljösynpunkt bästa kvaliteterna sänks skattesatsen.

Värdet vid inkomstbeskattningen av bilförmån höjs till 35 procent av nybilspriset för de tre senaste årsmodellerna. Motsvarande höjning genomförs för äldre bilar.

Kilometerskatten för dieseldrivna fordon höjs, så att dess miljödel ökar från motsvarande 15 kr. per kg kväveoxider till 25 kr. per kg. Det innebär en höjning av kilometerskatten med ca 10%.

Hushåll i norra glesbygden befrias från fordonsskatt. Frågan om fordonsskatten bör slutligt avgöras i en samlad prövning av miljöavgiftsutredningens och skatteutredningarnas förslag.

# Utdrag ur miljöavgiftsutredningens lagförslag

## Förslag till

### Lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)

Härigenom föreskrivs i fråga om bilavgaslagen (1986:1386)  
dels att 7 § skall ha följande lydelse,  
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

#### Nuvarande lydelse

#### Föreslagen lydelse

#### 2 a §

*Motordrivna fordon som omfattas av krav på avgasgodkännande skall delas in i miljöklasser. En av miljöklasserna skall avse fordon som uppfyller de krav på utsläpp av avgaser eller andra ämnen som anges i 2 § första stycket. Övriga miljöklasser skall avse fordon som har väsentligt lägre utsläpp.*

*Närmare föreskrifter om indelningen i miljöklasser meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.*

*Ett fordon hänförs i samband med avgasgodkännande till den miljöklass som anges av tillverkaren, om de krav beträffande utsläpp som gäller för klassen är uppfyllda.*

#### 7 §

Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som behövs för att bristerna skall avhjälpas. Föreläggandet får förenas med vite.

Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som gäller för den miljöklass som fordonen tillhör inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som behövs för att bristerna skall avhjälpas. Föreläggandet får förenas med vite.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.
2. De nya bestämmelserna tillämpas inte på fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1991 eller tidigare års modell.

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Avgift (miljöavgift) skall betalas till staten enligt denna lag för vissa motorfordon.

**2 §** Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).

**3 §** Miljöavgift tas ut för personbilar, lastbilar och bussar, om fordonet inte är eller inte har varit registrerat som fordon av angivet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning.

Avgift tas inte ut för

1. fordon som uppfyller krav som gäller för en sådan miljöklass som avses i 2 a § första stycket sista meningen bilavgaslagen (1986:1386),

2. fordon som är konstruerade för en hastighet av högst 50 kilometer i timmen,

3. fordon som tillhör staten och är tillverkade för militära ändamål,

4. fordon som uteslutande används inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område.

**4 §** Miljöavgift tas ut med 2 000 kronor för fordon med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, med 10 000 kronor om totalvikten är högre men inte överstiger 7 ton och med 20 000 kronor i annat fall.

Regeringen får föreskriva att avgifter som tas ut enligt första stycket används för att lämna bidrag för nya fordon som tillhör sådan miljöklass som avses i 3 § andra stycket 1. Som en förutsättning för bidrag får föreskrivas att fordonen uppfyller strängare krav i fråga om buller än vad som följer av 9 a § fordonskungörelsen (1972:595).

**5 §** Bestämmelserna i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon med undantag av 4, 8 och 15 §§ äger motsvarande tillämpning i fråga om miljöavgift. Vidare finns bestämmelser om förfarandet vid uttag av avgiften i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

2. Avgift tas inte ut för fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1991 eller tidigare års modell.

## Förteckning över de remissinstanser som yttrat sig över miljöavgiftsutredningens delbetänkande (SOU 1989: 83 – 84) Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken. Energi och trafik

Efter remiss har yttrande över betänkandet avgetts av trafiksäkerhetsverket, luftfartsverket, transportrådet, generaltullstyrelsen, riksskatteverket (RSV), statens industriverk (SIND), statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), statens naturvårdsverk (SNV), koncessionsnämnden för miljöskydd, statens energiverk, Svea hovrätt, kammarrätten i Stockholm, Statens järnvägar (SJ), Banverket, vägverket, sjöfartsverket, Statens väg- och trafikinstitut, Universitets- och högskoleämbetet (UHÄ), Styrelsen för teknisk utveckling (STU), boverket, Statens mät- och provstyrelse (MPR), näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens pris- och konkurrensverk (SPK), Statens vattenfallsverk (Vattenfall), länsstyrelsen i Gävleborgs län, länsstyrelsen i Västerbottens län, Stockholms stad, Göteborgs kommun, Vilhelmina kommun, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Industriförbund, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Svenska kraftverksföreningen (KVF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), delegationen (ME 1989: 01) för miljöprojekt västra Skåne, storstadstrafikkommittén (K 1988: 01), utredningen (K 1988: 04) rörande översyn av transportrådets verksamhet, Bilindustriföreningen, Företagens Uppgiftslämnardelegation (FUD), Grossistförbundet Svensk Handel, Linjeflyg, Motormännens Riksförbund, Scandinavian Airlines System (SAS), Stor-Stockholms Energi AB (STOSEB), AB Svensk Bilprovning, Svenska Bioenergiföreningen, Svenska Busstrafikförbundet, Svenska Elverksföreningen, Svenska Gasföreningen, Svenska Lokaltrafikföreningen, Värmeverksföreningen (VVF), Svenska Åkeriförbundet, Torvproducentföreningen, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO), Hyresgästernas Riksförbund.

Synpunkter har vidare lämnats av Sveriges Fastighetsägareförbund, Sveriges Lantbruksuniversitet, Sveriges geologiska undersökning (SGU), Stiftelsen Svensk Torvforskning, Sågverkens Råvaruförening, Malmö Energi AB, Swede Gas AB, Sala-Heby Energi AB, Uddevalla Energi AB, Svensk Energi Utveckling AB, Bergvik Kemi AB, AB Avesta Energiverk, Sandviken Energi AB, Västerås kommun, Jönköpings Energiverk AB, Sveriges Redareförening, Igelsta Oljelager AB, Norrlandshandelskamrarnas Trafikpolitiska Råd (NTR), Sydgas, Kungsörs kommun, Svenska Trädbränsleföreningen, Svenska Träskivor Service AB, Ångpanneföreningen – Kolsektionen, Mellansvenska Biobränsle AB, Sveriges energiföreningars riksorganisation, universitetet i Uppsala, Skogsindustrierna – Svensk Cellulosa – och Pappersbruksföreningen, Trädgårdsnäringens Riksförbund, Råsjö Torv AB, Svenska gruvföreningen och Kemikontoret, Drefvikens Energi AB, HSBs Riksförbund, Sveriges Fastighetsägareförbund, Föreningen Sve-



riges Energirådgivare, Centrum för Ekologisk Teknik och Svenska Biogasföreningen, Karl Persson, Kraftsam, Härjedalens Mineral AB, Södertörns Fjärrvärme AB och Telge Energi AB, länsstyrelsen i Skaraborgs län, Svenska kommunförbundet – Norrbottens länsavdelning samt Uppsala Energi AB. Prop. 1990/91:156

# De till lagrådet remitterade lagförslagen

## 1 Förslag till

### Lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386)

Härigenom föreskrivs i fråga om bilavgaslagen (1986:1386)

dels att 7 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

#### Nuvarande lydelse

#### Föreslagen lydelse

##### 2 a §

*Bilar som omfattas av krav på avgasgodkännande skall delas in i miljöklasser. I fråga om lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kg skall indelningen endast omfatta bilar som är försedda med dieselmotor. En bil hänförs i samband med avgasgodkännandet till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen.*

*Indelningen i miljöklasser skall omfatta*

*a) bilar som uppfyller de krav på utsläpp av avgaser och andra ämnen som avses i 2 § första stycket (miljöklass 3),*

*b) bilar som har väsentligt lägre utsläpp eller uppfyller högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet (miljöklass 2),*

*c) bilar enligt b) som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande avgasreningssystemens hållbarhet eller som till följd av låga utsläpp av avgaser och andra ämnen eller låga bulleremissioner är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik (miljöklass 1).*

##### 7 §

Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren att vidta de åtgärder som be-

Visar det sig beträffande avgasgodkända fordon av viss typ att de krav på begränsning av utsläpp som har föreskrivits med stöd av 3 § eller som gäller för den miljöklass som fordonen tillhör inte uppfylls i godtagbar utsträckning, skall den myndighet som regeringen bestäm-

*Nuvarande lydelse*

hövs för att bristerna skall avhjäl-  
pas. Föreläggandet får förenas med  
vite.

*Föreslagen lydelse*

mer förelägga tillverkaren att vidta  
de åtgärder som behövs för att bris-  
terna skall avhjälpas. Föreläggan-  
det får förenas med vite.

Prop. 1990/91:156

Till lagrådet  
remitterade  
lagförslag

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

2. Bestämmelserna i 2 a § tillämpas på fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1993 eller senare års modell.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att 2, 4 och 8 §§ lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

##### 2 §<sup>2</sup>

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972: 595). Med motorfordon avses i denna lag även sådana inkompleta fordon för vilka skatteplikt föreligger enligt 4 § andra stycket.

*Med miljöklasserna 1, 2 eller 3 avses i denna lag de miljöklasser som anges i 2 a § bilavgaslagen (1986: 1386).*

I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna.

*I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna. Personbilar, lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet skall vid tillämpningen av denna lag hänföras till miljöklass 1.*

##### 4 §<sup>3</sup>

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram,

4. motorcykel,  
om fordonet inte är eller inte har

Försäljningsskatt utgår för

1. personbil med en tjänstevikt av mer än 400 kilogram,
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram *samt övriga bussar om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,*

3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, *övriga lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram om de hänförs till miljöklass 2 eller 3, samt lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,*

4. motorcykel,  
om fordonet inte är eller inte har

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984: 159.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1989: 196.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1989: 1031.

*Nuvarande lydelse*

varit registrerat som fordon av angivet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning. I fall som avses i 16 § tredje stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

*Föreslagen lydelse*

varit registrerat som fordon av angivet slag eller har varit registrerat endast i förening med avställning. I fall som avses i 16 § tredje stycket skall skatt dock utgå även om fordonet är eller har varit registrerat.

Skatteplikt enligt första stycket föreligger även vid införsel till landet av ett fordon som är isärmonterat eller annars inkomplett, om det kan antas att fordonet efter införseln skall iordningställas till ett fordon av skattepliktigt slag. Vad nu sagts gäller inte om fordonet förs in av den som har registrerats som importör enligt 6 § andra stycket.

8 §<sup>4</sup>

*Nuvarande lydelse*

Skatten utgår för *personbil, buss och lastbil med 6 kronor och 40 öre per kilogram tjänstevikt*. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande kronor bortfaller.

Skatten utgår för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

*Föreslagen lydelse*

Skatten utgår för *skattepliktiga personbilar, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning*. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande kronor bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. personbil	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, minskat med 4 000 kronor	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
2. buss			
med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, minskat med 4 000 kronor	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1989: 1031.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
3. lastbil med skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt, minskat med 4 000 kronor	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt ökat med 2 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor
4. lastbil utan skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	—	4 000 kronor	6 000 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	—	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	—	20 000 kronor	65 000 kronor

Skatten utgår för motorcykel med 1 340 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 1 760 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 2 700 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 4 480 kronor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1992.

2. För fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1992 eller tidigare års modell tillämpas de äldre bestämmelserna till och med utgången av december 1992. Därefter skall sådana fordon vid tillämpningen av 8 § anses tillhöra miljöklass 3.

### 3 Förslag till

### Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988: 327)

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1988: 327) skall ha följande lydelse.

#### Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1988: 327)<sup>1</sup>

##### Nuvarande lydelse

##### Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilo- meter			
		grund belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
1 Personbil	0 – 900	165	0		
	901 –	183	18		
2 Buss	med två hjulaxlar	0 – 1 600	170		
		1 601 –	172		
	med tre eller flera hjulaxlar	0 – 1 600	170		
		1 601 –	171		
3 Lastbil	3.1 med anordning för påhängsvagn	med två hjulaxlar	0 – 1 600	240	
			1 601 –	243	
		med tre eller flera hjulaxlar	0 – 1 600	240	
			1 601 –	242	
	3.2 annan lastbil	med två hjulaxlar	0 – 1 600	170	
			1 601 –	173	
		med tre hjulaxlar	0 – 1 600	170	
			1 601 –	172	
		med fyra eller flera hjulaxlar	0 – 1 600	170	
			1 601 –	171	
		4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3 000 kilo- gram, som dras av ett kilometerskatteplik- tigt fordon, om det är fråga om	4.1 styraxel för på- hängsvagn med en hjulaxel	3 001 –	100
				3 001 –	100
med två eller flera hjulaxlar	3 001 –		100		
	3 001 –		100		

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1989: 1030.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilo- meter.	
		grund belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
4.2 annan släpvagn med en hjulaxel	3 001 –	100	2,00
med två hjulaxlar	3 001 – 11 000 11 001 –	100 156	0,70 2,90
med tre hjulaxlar	3 001 – 20 000 20 001 –	100 236	0,80 3,40
med fyra eller flera hjulaxlar	3 001 – 20 000 20 001 –	100 185	0,50 1,80

Prop. 1990/91:156  
Till lagrådet  
remitterade  
lagförslag



## Kilometerskatt

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilo- meter	
		grund belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0– 900	165	0
	901–	183	18
2 Buss med två hjulaxlar	0– 1600	170	0
	1601–	171	1,40
med tre eller flera hjulaxlar	0– 1600	170	0
	1601–	171	0,90
3 Lastbil			
3.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0– 1600	240	0
	1601–	243	2,60
med tre eller flera hjulaxlar	0– 1600	240	0
	1601–	242	2,00
3.2 annan lastbil med två hjulaxlar	0– 1600	170	0
	1601–	172	2,10
med tre hjulaxlar	0– 1600	170	0
	1601–	171	1,40
med fyra eller flera hjulaxlar	0– 1600	170	0
	1601–	171	1,10
4 Släpvagnar med skatte- vikt över 3000 kilo- gram, som dras av ett kilometerskatteplik- tigt fordon, om det är fråga om			
4.1 styraxel för på- hängsvagn med en hjulaxel	3001–	100	4,30
	3001–	100	2,30
4.2 annan släpvagn med en hjulaxel	3001–	100	2,00
	3001–11000	100	0,70
med två hjulaxlar	11001–	156	2,90
med tre hjulaxlar	3001–20000	100	0,80
	20001–	236	3,40
med fyra eller flera hjulaxlar	3001–20000	100	0,50
	20001–	185	1,80

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

#### 4 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon

Prop. 1990/91: 156  
Till lagrådet  
remitterade  
lagförslag

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon skall ha följande lydelse.

#### Bilaga 2 till lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon<sup>1</sup>

##### *Nuvarande lydelse*

##### Kilometerskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. Dieseldrivna lastbilar		
1.1 med anordning för påhängs- vagn	6 001 – 10 000 10 001 – 15 000 15 001 –	4,00 5,50 7,00
1.2 Övriga	6 001 – 10 000 10 001 – 15 000 15 001 –	2,50 4,00 5,00
2. Dieseldrivna bussar	6 001 – 10 000 10 001 – 15 000 15 001 –	2,00 3,25 4,00
3. Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till dieseldrivna last- bilar eller diesel- drivna bussar		
3.1 Styraxel för på- hängsvagn	6 001 –	3,25
3.2 Övriga	10 001 – 15 000 15 001 – 20 000 20 001 –	2,00 3,25 4,00

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1990: 1152.

**Kilometerskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1. Dieseldrivna lastbilar		
1.1 med anordning för påhängs- vagn	6 001 – 10 000	3,60
	10 001 – 15 000	4,90
	15 001 –	6,30
1.2 Övriga	6 001 – 10 000	2,20
	10 001 – 15 000	3,60
	15 001 –	4,50
2. Dieseldrivna bussar	6 001 – 10 000	1,80
	10 001 – 15 000	2,90
	15 001 –	3,60
3. Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till dieseldrivna last- bilar eller diesel- drivna bussar		
3.1 Styraxel för på- hängsvagn	6 001 –	3,25
3.2 Övriga	10 001 – 15 000	2,00
	15 001 – 20 000	3,25
	20 001 –	4,00

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

2. De äldre bestämmelserna tillämpas dock fortfarande vid beskattningen av fordon som har förts in i landet före ikraftträdandet.

## Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1991-02-28

Närvarande: f. d. regeringsrådet Bengt O. Hamdahl, regeringsrådet Bertil Werner, justitierådet Ulf Gad.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 21 februari 1991 har regeringen på hemställan av statsråden Åsbrink och Dahl beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i bilavgaslagen (1986:1386), m. m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kanslirådet Lennart Hamberg och kammarrättsassessorn Per Bergman.

*Lagrådet* lämnar förslagen utan erinran.

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden S. Andersson, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Hellström, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Lööw, Persson, Larsson, Åsbrink

---

Statsråden Åsbrink och Dahl anmäler fråga om *lagstiftning om miljöklasser för nya fordon, m. m.*

---

Regeringen beslutar att genom proposition lämna förslag till riksdagen om lagstiftning om miljöklasser för nya fordon, m. m. i enlighet med bilagan till detta protokoll.

Propositionen har utarbetats inom regeringskansliet enligt följande:

Avsnitt 1	Finansdepartementet
Avsnitt 2	Miljödepartementet
Avsnitten 3–5	Finansdepartementet
Avsnitt 6.1	Miljödepartementet
Avsnitt 6.2	Finansdepartementet
Avsnitt 6.3	Miljödepartementet
Avsnitt 7	Finansdepartementet

Ur protokollet:  
*Maud Melin*

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1 Inledning	3
2 Miljöklasser	3
2.1 Bakgrund	3
2.2 Miljöklassindelningen	5
3 Ekonomiska styrmedel	9
3.1 Allmänt	9
3.2 Personbilar samt lätta lastbilar och bussar	10
3.3 Tunga lastbilar och bussar	12
4 Ikraftträdande	14
5 Upprättade lagförslag	15
6 Specialmotivering	15
6.1 Förslaget till lag om ändring i bilavgaslagen (1986: 1386)	15
6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon	16
6.3 Förslaget till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975: 343)	17
7 Ärendet till riksdagen	17
Propositionens lagförslag	18
1. lag om ändring i bilavgaslagen (1986: 1386)	18
2. lag om ändring i lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon	20
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988: 327)	23
4. lag om ändring i lagen (1988: 328) om vägtrafikskatt på utländska fordon	26
5. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975: 343)	28
Bilaga 1 Sammanfattning av miljöavgiftsutredningens förslag på trafikområdet	29
Bilaga 2 Utdrag ur miljöavgiftsutredningens lagförslag	30
Bilaga 3 Förteckning över remissinstanser	32
Bilaga 4 De till lagrådet remitterade lagförslagen	34
Bilaga 5 Lagrådets yttrande	44

Utdrag ur regeringsprotokollet 1991-03-14