



Skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser (prop. 2005/06:167)

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag om en skattelättnad om 6 000 kr för dieseldrivna personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som uppfyller miljöklass 2005 och dessutom har partikelutsläpp som är högst 5 mg/km. De nya reglerna träder i kraft den 1 juli 2006 och gäller personbilar, lastbilar och bussar som blivit skattepliktiga före utgången av år 2007. Skattelättnaden beräknas ge en budgetförsvagning på 290 miljoner kronor under år 2006.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag om en miljöinriktad omläggning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar som uppfyller de avgaskrav som blir obligatoriska den 1 oktober 2006. Budgeteffekten bedöms vara marginell under år 2006, men ökar sedan och beräknas uppgå till 90 miljoner kronor år 2008.

I betänkandet finns 3 reservationer från fp och kd och 1 särskilt yttrande från m och c.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Propositionen	5
Utskottets överväganden	6
Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp	6
Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar	8
Propositionen i övrigt och lagförslagen	10
Reservationer	11
1. Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp, punkt 1 (fp)	11
2. Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp, punkt 1 (kd)	12
3. Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar, punkt 2 (kd)	13
Särskilt yttrande	15
Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp och Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar, punkterna 1 och 2 (m, c)	15
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	16
Propositionen	16
Följdmotioner	16
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	17

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp

Riksdagen godtar regeringens förslag om en ny miljöklass och en skattelättnad om 6 000 kr för dieseldrivna personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med låga partikelutsläpp. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:167 i denna del och avslår motionerna 2005/06:Sk15 yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:Sk16 yrkande 1.

Reservation 1 (fp)

Reservation 2 (kd)

2. Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar

Riksdagen godtar regeringens förslag om en miljöinriktad omläggning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:167 i denna del och avslår motion 2005/06:Sk16 yrkande 2.

Reservation 3 (kd)

3. Propositionen i övrigt och lagförslagen

Riksdagen godtar regeringens förslag i övrigt samt antar regeringens i bilaga 2 återgivna förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
2. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
3. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, med den ändringen att 2 § utgår ur förslaget,
4. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2005/06:167 i denna del.

Stockholm den 2 maj 2006

På skatteutskottets vägnar

Susanne Eberstein

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Susanne Eberstein (s), Anna Grönlund Krantz (fp), Ulla Wester (s), Lennart Hedquist (m), Per Erik Granström (s), Per-Olof Svensson (s), Marie Engström (v), Lennart Axelsson (s), Ulf Sjösten (m), Mats Berglind (s), Jörgen Johansson (c), Catharina Bråkenhielm (s), Stefan Hagfeldt (m), Britta Rådström (s), Anne-Marie Ekström (fp), Lars Gustafsson (kd) och Peter Rådberg (mp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2005/06:167 Skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser samt två motioner som väckts med anledning av propositionen. Regeringens och motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga 1*. Regeringens förslag till lagtext återges i *bilaga 2*.

Propositionen

I propositionen föreslås en lättnad i fordonsskatten för dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar med partikelutsläpp som är högst 5 mg/km, om skatteplikten för bilen har inträtt för första gången före utgången av 2007. Skattelättnaden uppgår till totalt 6 000 kr. Vidare föreslås en ny miljöklass vilken skall gälla som förutsättning för att komma i fråga för skattelättnaden.

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

Förslagen föranleder ändringar i vägtrafikskattelagen, lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. De nu aktuella lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2006 beträffande de ändringar som är föranledda av skattelättnaden för dieselbilar med låga partikelutsläpp. Den ändring i vägtrafikskattelagen som är föranledd av den lägre fordonsskatten för tunga bilar som uppfyller vissa avgaskrav föreslås träda i kraft den 1 oktober 2006.

Utskottets överväganden

Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör bifalla regeringens förslag om en ny miljöklass och en skattelättnad om 6 000 kr för dieseldrivna personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med låga partikelutsläpp.

Motionsförslagen om den framtida utformningen av lagstiftningen på detta område och om att fler bilar av äldre modell skall omfattas av den nyligen beslutade koldioxidbaserade fordonsskatten bör avslås.

Jämför reservationerna 1 (fp) och 2 (kd) samt särskilt yttrande (m, c).

Propositionen

I propositionen anför regeringen att utsläpp av partiklar från lätta bilar med dieselmotor är en viktig hälsorelaterad fråga. Dagens avgaskrav ligger på 25 mg/km. Inom EU pågår ett arbete med en ny kravnivå för lätta bilar, men denna kan enligt kommissionens bedömning börja tillämpas tidigast år 2010. Frånvaron av ett inom EU beslutat avgaskrav som är strängare än de nu gällande gör att det finns ett visst utrymme för medlemsländerna att interimistiskt införa egna ekonomiska incitament. Kommissionen har i ett arbetsdokument bedömt att incitament som syftar till en högsta utsläppsnivå för partiklar om 5 mg/km är förenlig med gemenskapsrätten.

Regeringen föreslår att det införs skattelättnad om 6 000 kr för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 och dessutom har partikelutsläpp som högst uppgår till den av kommissionen rekommenderade utsläppsnivån om 5 mg/km. Kraven införs i en ny miljöklass som benämns 2005 PM. Skattelättnaden överensstämmer med Vägverkets beräkningar av den tekniska merkostnaden för att reducera utsläppen av partiklar i nya personbilar till högst 5 mg/km. En skattelättnad för bilar som har låga partikelutsläpp bör enligt vad som anförs endast ges så länge den har en funktion av styrmedel, och regeringen bedömer att det efter år 2007 inte längre finns något behov av en skattelättnad för dieselbilar vars partikelutsläpp är högst 5 mg/km. Eftersom fordonsskatten för en del dieselbilar endast uppgår till runt 1 300 kr per år, måste perioden som lättnaden kan avräknas sträcka sig

fem år från det att någon lättnad inte längre ges, dvs. från den 31 december 2007. Detta innebär således att avräkning skall kunna göras mot påförd fordonsskatt t.o.m. den 31 december 2012.

Regeringen anför att också äldre bilar skall kunna ta del av skattelättnaden om de har låga partikelutsläpp. Eftermontering av teknisk utrustning för att nå lägre avgaskrav bör också vara möjlig.

De nya reglerna träder i kraft den 1 juli 2006.

Motionerna

I motion Sk15 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) begär motionärerna tillkännagivanden till regeringen om att inriktningen bör vara att lagstiftningen skall vara teknikneutral och därmed inte ge olika skatt på bensin- och dieslbilar (yrkande 1) och om att man vid en fortsatt skattelättnad för dieslbilar bör ställa krav på lägre kväveoxidutsläpp (yrkande 2).

I motion Sk16 yrkande 1 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) begärs ett tillkännagivande till regeringen om att den nyligen beslutade koldioxidbaserade fordonsskatten bör utvidgas till fler bilar av äldre modell.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inte någon erinran mot regeringens förslag utan tillstyrker propositionen i denna del.

I den nya vägtrafikskattelagen görs skillnad mellan bensin- och diesel-drivna bilar vid uttaget av fordonsskatt. Skatten för dieselfordon multipliceras bl.a. med en miljöfaktor på 1,3. Anledningen är att dieselfordon i dagsläget tillåts ha högre utsläpp av kväveoxider än bensinfordon. Vidare släpper ett dieselfordon ifrån sig fler partiklar än motsvarande bensinfordon, i vart fall om dieselfordonet inte är utrustat med ett partikelfilter. Det finns således goda skäl för den nuvarande skillnaden vid uttaget av fordonsskatt. I framtiden kommer det säkert att finnas anledning att ta bort miljöfaktorn för nya fordon när utsläppskraven för bensin- och diesel-drivna personbilar bedöms vara tillräckligt näraliggande, och det är möjligt att detta kan ske i samband med att nästa miljöklass blir obligatorisk. När det gäller utrymmet för att låta incitamentet omfatta ytterligare faktorer framhåller regeringen i propositionen att det är troligt att en översyn av dessa möjligheter kommer att genomföras innan en ny obligatorisk miljöklass börjar tillämpas. Österrike har också anmält att man avser att prioritera nya avgaskrav under sitt ordförandeskap. Enligt utskottets mening finns det mot denna bakgrund inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om behovet av teknikneutrala regler eller av incitament för lägre kväveutsläpp. Utskottet avstyrker motion Sk15.

När det gäller förslaget om att den nya vägtrafikskattelagens koldioxidbaserade fordonsskatt skall tillämpas på fler fordon av äldre modell har utskottet nyligen avstyrkt ett motsvarande yrkande i anslutning till att beslutet om den nya vägtrafikskattelagen fattades. Utskottet anförde bl.a. att den nya lagstiftningen med tiden kommer att omfatta en allt större andel av

personbilsparken och att så småningom alla lätta fordon kommer att omfattas. Lätta bussar och lätta lastbilar kommer att inkluderas så snart uppgifter om koldioxidutsläppen finns tillgängliga i vägtrafikregistret. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och avstyrker därför motion Sk16 yrkande 1.

Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör bifalla regeringens förslag om en miljöinriktad omläggning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar och avslå motionsförslaget om en motsvarande nedsättning för fordon som uppfyller den obligatoriska nivån genom eftermontering av avgasreningsutrustning.

Jämför reservation 3 (kd) och särskilt yttrande (m, c).

Propositionen

Regeringen föreslår att det införs en ny lägre skatteskala för tunga lastbilar och tunga bussar med motorer som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav. Den nya skattenivån tar sin utgångspunkt i miniminivåerna för tunga godsfordon i direktivet 1999/62/EG men innehåller ett påslag på 5 % i syfte att minska behovet av justeringar vid växelkursförändringar.

Flertalet tyngre bilar som uppfyller högre miljökrav får en sänkning av fordonsskatten. För vissa bilar kan dock övergången till den lägre skatteskalan i realiteten innebära en höjning eftersom riksdagens beslut om en ny vägtrafikskattelag bl.a. innebär att fordonsskatten höjs i viktintervaller där den understiger EG:s minimiskattenivåer. Bilar som uppfyller de obligatoriska avgaskraven eller strängare avgaskrav får dock alltid en lägre fordonsskatt än motsvarande bil som har en motor med sämre avgaskrav. Med fordon som uppfyller strängare avgaskrav avses även bilar som uppfyller kraven för miljöklass EEV. Förslaget omfattar endast dieseldrivna tunga bilar.

Anledningen till att differentieringen begränsas till två skatteskalor är dels att utrymmet för differentiering är begränsat eftersom fordonsskatten ligger nära EG:s miniminivåer, dels att de äldre avgaskraven inte skiljer sig åt i en sådan utsträckning att det i ett miljöperspektiv och av administrativa skäl är motiverat med flera skattenivåer.

De nya reglerna träder i kraft den 1 oktober 2006.

Motionen

I motion Sk16 yrkande 2 av Lars Gustafsson m.fl. (kd) anför motionärerna att det bör vara möjligt att få fordonsskatten nedsatt genom eftermontering av avgasreningsutrustning, och de föreslår att riksdagen hos regeringen begär ett förslag med detta innehåll.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening kommer en ökad miljörelatering av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar att ge positiva miljöeffekter. De positiva effekterna är allmänt sett en följd av en övergång till mer bränsle-effektiva bilar samt en ökad användning av moderna motorer. Det stora antalet tunga fordon finns i dag i kategorin EURO 2 och i kategorin för bilar som inte uppfyller EG:s avgaskrav. En differentiering av fordonsskatten för tunga fordon kan därför ge betydande utsläppsreduktioner om det sker en ökad användning av bilar i miljöklass 2005 eller strängare. Utskottet har ingen invändning mot regeringens förslag om en sänkning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar som uppfyller miljöklass 2005 eller strängare krav.

När det gäller förslaget om att eftermontering av avgasreningsutrustning skall ge lägre skatt, är detta inte helt lätt att förena med nuvarande miljöklassningssystem. Miljöklasserna regleras i direktiv 1999/96/EG och i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. 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. Ett typgodkännande som har meddelats i en annan medlemsstat i EU gäller utan särskild prövning i Sverige. Ett fordon skall anses stämma överens med de avgaskrav som anges i lagen om fordonet har godkänts enligt något av direktiven och åtföljs av intyg från fordonstillverkaren att bilen stämmer överens med typgodkännandet. En bil hänförs således till den miljöklass som anges av tillverkaren. Det är också tillverkaren av motorfordon eller motorer till fordon som ansvarar för att fordonen uppfyller gällande avgasreningskrav.

Möjligheterna att inom ramen för denna reglering beakta eftermonterade avgasreningsutrustningar är begränsade, och det kan enligt utskottets mening också ifrågasättas om en sådan möjlighet skulle komma att användas i någon större utsträckning. Utskottet är inte berett att tillstyrka motionärernas förslag.

Med de anförda tillstyrker utskottet propositionen i denna del och avstyrker motion Sk16 yrkande 2.

Propositionen i övrigt och lagförslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör bifalla förslaget om att termen ”modellår” i stället skall betecknas ”fordonsår” samt anta lagförslagen med en mindre justering.

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen bl.a. att termen modellår skall ersättas med termen fordonsår eftersom man från bilindustrin framhållit att det finns en risk att termen modellår sammanblandas med de beteckningar som industrin använder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker övriga förslag i propositionen.

Förslaget om att slopa en överbliven definition av tung buss i 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen återfinns både i den nu aktuella propositionen och i proposition 2005/06:181 Miljöklassning av alternativa motorbränslen, m.m. Utskottet anser att förändringen bör genomföras med anledning av förslaget i proposition 2005/06:181 och föreslår därför att förslaget om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen antas med den ändringen att 2 § utgår.

Reservationer

1. Skattelättnad för lätta dieslbilar med låga partikelutsläpp, punkt 1 (fp)

av Anna Grönlund Krantz (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen godtar regeringens förslag om en ny miljöklass och en skattelättnad om 6 000 kr för dieseldrivna personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med låga partikelutsläpp och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om en neutral beskattning av bensin- och dieseldrivna bilar och om ett incitament för lägre utsläpp av kväveoxid. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:167 i denna del och motion 2005/06:Sk15 yrkandena 1 och 2 samt avslår motion 2005/06:Sk16 yrkande 1.

Ställningstagande

Det är glädjande att regeringen nu gör insatser för att stimulera introduktionen av mindre miljöskadliga dieslbilar genom att minska beskattningen för de dieslbilar som uppfyller viktiga miljökrav så som låga partikelutsläpp. Riksdagen beslöt i samband med hanteringen av miljömålen (2005) att målet om partiklar under miljö kvalitetsmålet Frisk luft ändras så att det skall uppnås år 2010. Det behövs incitament för att nå detta mål och en ekonomisk styrning mot mindre partikelutsläpp. Uppskattningar av WHO har visat en förkortad livslängd med mellan två månader och upp till två år för personer som exponeras för partiklar i omgivningsluften. Framför allt drabbas personer med lung- och hjärtsjukdomar, men även barnadödligheten ökar vid höga partikelhalter.

Vi vill på sikt sänka fordonsskatten permanent för dieslbilar som uppfyller hårda miljökrav. Detta har vi beskrivit i vår motion 2005/06:Sk5. Vi anser att den tillfälliga lättnad som regeringen nu föreslår i och för sig är bra men att man på sikt måste ha en lagstiftning som är teknikneutral och därmed inte har olika skatt på dieslbilar och bensinbilar som uppfyller samma miljökrav. Detta bör ges regeringen till känna.

Förslaget rör endast partikelutsläppen. Detta är ett steg i rätt riktning för att få skatteregler som gynnar miljövänliga dieslbilar. Det är dock på sikt inte tillräckligt utan framöver behövs också incitament för den andra luftföroreningen där dieslbilar generellt har högre utsläpp, nämligen kväveoxider. Vi anser att regeringen på sikt också måste ta itu med denna fråga och att framtida skattelättnader bör villkoras av att dieselbilarna även upp-

fyller krav på kväveoxidutsläpp. Det innebär att man bör ställa krav på lägre kväveoxidutsläpp om man efter 2007 skall fortsätta med en skattelättnad för dieslbilar med låga partikelutsläpp. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi tillstyrker propositionen i denna del och motion Sk15 yrkandena 1 och 2.

2. Skattelättnad för lätta dieslbilar med låga partikelutsläpp, punkt 1 (kd)

av Lars Gustafsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen godtar regeringens förslag om en ny miljöklass och en skattelättnad om 6 000 kr för dieseldrivna personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med låga partikelutsläpp och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs om att fler bilar av äldre modell bör omfattas av den nya koldioxidbaserade fordonsskatten. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:167 i denna del och motion 2005/06:Sk16 yrkande 1 och avslår motion 2005/06:Sk15 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag har tidigare påtalat att också äldre fordon bör kunna omfattas av den nya fordonsskatten och ifrågasatt regeringens argument i proposition 2005/06:65, Ny vägtrafikskattelag, att den nya fordonsskattens tillämpning skall begränsas av huruvida uppgifter om fordonets koldioxidutsläpp är tillgängliga i vägtrafikregistret eller ej.

Motsvarande invändningar gällande tillämpningen av bestämmelserna om nedsättning av skatten baserad på partikelutsläpp framhävde Vägverket i den rapport som ligger till grund för föreliggande proposition. Vägverket ville där avgränsa skattereduktionen till bilar som tagits i bruk fr.o.m. 2006, eftersom det är oklart huruvida tillräckliga uppgifter finns om partikelutsläpp från äldre bilar. I föreliggande proposition vänder sig dock regeringen emot detta argument om informationsbrist när det gäller partikelutsläpp. Det har, konstaterar regeringen, visserligen framkommit att det för äldre bilar kan saknas uppgifter om partikelutsläpp, men att det i de flesta fall emellertid bör vara möjligt att få fram uppgifter om en bils utsläpp av partiklar i vägtrafikregistret. Vid underhandskontakt med Vägverket, skriver regeringen, har uppgetts att det är möjligt att ta fram utsläppsvärden i vägtrafikregistret. Regeringen menar också att när uppgifter saknas, kan ägaren till bilen ges möjlighet att med dokument från t.ex. tillverkare eller generalagent styrka bilens utsläppsnivå av partiklar.

Jag anser att denna pragmatiska inställning också bör gälla vid fastställande av fordonsskatten i stort. Information om koldioxidutsläpp bör vara möjlig att erhålla på ett sätt som motsvarar informationen om partikelutsläpp.

Nu föreliggande förslag till beslut kombinerat med utformningen av tidigare beslut om ny vägtrafikbeskattning, utan miljörelaterade hänsyn till fordon tillverkade före 2005, innebär att ägare till dessa obetydligt äldre fordon kommer att göra stora värdeförluster på sina fordon, vilket inte står i paritet med dessa fordon's faktiska miljöpåverkan. Detta har påpekats av flera motororganisationer och svensk motorpress.

Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna att åtgärder bör vidtas för att garantera att bestämmelserna om koldioxidbaserad fordonsskatt kan utvidgas till att gälla fler personbilar av äldre modell.

Jag tillstyrker propositionen i denna del och motion 2005/06:Sk16 yrkande 1.

3. Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar, punkt 2 (kd)

av Lars Gustafsson (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen godtar regeringens förslag om en miljöinriktad omläggning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar och begär att regeringen återkommer med ett förslag till lagstiftning som möjliggör nedsättning av fordonsskatten för tyngre fordon genom eftermontering av avgasreningsutrustning. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:Sk16 yrkande 2 och bifaller delvis proposition 2005/06:167 i denna del.

Ställningstagande

I propositionen konstateras att eftermontering av teknisk utrustning för att nå lägre avgaskrav inte tidigare har accepterats, eftersom det är svårt att få samma effekt som för nyproducerade bilar. Regeringen menar dock att det, i fråga om lätta dieslbilar, bör vara möjligt att uppnå de utsläppsnivåer som berättigar till en reducerad fordonsskatt även vid eftermontering av partikelfilter. Regeringen går därmed emot Vägverkets utredningsförslag, vilket jag välkomnar.

När det gäller tyngre dieselfordon resonerar regeringen och utskottets majoritet på ett rakt motsatt sätt och hänvisar till att nuvarande reglering av miljöklasserna lägger hinder i vägen.

Jag anser att det är viktigt att reglerna har en utformning som gör att alla de fordon som faktiskt uppfyller de ställda avgaskraven också får del av de ekonomiska incitament som gäller för den aktuella utsläppsnivån. Att hänvisa till krångliga och stela regelsystem när det handlar om att skapa en från miljösynpunkt bra lösning är inte imponerande.

Utskottets förslag är minst sagt märkligt då det i dag finns partikelfilter för tyngre fordon, som uppfyller ställda krav på rening. Dessa finns också för eftermontering och används i flera europeiska länder. Utskottsmajoritetens text liksom texten i regeringens proposition blir ännu mera anmärkningsvärd, då regeringens egen referensmyndighet och handläggare av fordonsfrågor, Vägverket, i sina miljökrav vid upphandling av projekteringsuppdrag och entreprenader (publikation 2001:105) godkänner eftermonterad miljöförbättrande utrustning och dessutom utbetalar extra bonus för tyngre dieseldriva fordon med partikelfilter vid uppdrag i storstadsregioner.

Enligt min mening bör riksdagen anta regeringens förslag och samtidigt begära att regeringen återkommer med ett förslag till lagstiftning som möjliggör nedsättning av fordonsskatten för tyngre fordon genom eftermontering av avgasreningsutrustning. Lagstiftningen bör omfatta typgodkända partikelfilter och partikelfilter som uppfyller 80 % reningsgrad.

Jag tillstyrker motion Sk16 yrkande 2 och föreslår delvis bifall till propositionen i denna del.

Särskilt yttrande

Skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp och Miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar, punkterna 1 och 2 (m, c)

Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m), Jörgen Johansson (c) och Stefan Hagfeldt (m) anför:

Vi anser att regeringens förslag om en skattelättnad för lätta dieselbilar med låga partikelutsläpp och en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga bilar är steg i rätt riktning och är angelägna om att utvecklingen fortsätter. Det är viktigt att skattesatserna för fordon och drivmedel görs teknikneutrala. Fordonsbeskattningen av dieseldrivna och bensindrivna bilar bör harmoniseras.

Vi återkommer till dessa frågor i lämpligt sammanhang.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2005/06:167 Skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser:

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

Följdmotioner

2005/06:Sk15 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för en teknikneutral fordonsbeskattning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att även ställa krav på dieselmilars kväveoxidutsläpp.

2005/06:Sk16 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den koldioxidbaserade fordonsskatten skall utvidgas till att gälla fler personbilar av äldre modell.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftning som möjliggör nedsättning av fordonsskatten för tyngre fordon genom eftermontering av avgasreningsutrustning.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1. Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227) dels att 1 kap. 5 § samt 2 kap. 2, 7 och 10–12 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas en ny bilaga, bilaga 3, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

5 §

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

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

2 kap.

2 §

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

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

Skattepliktiga enligt denna lag är inte heller

1. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som beskattas enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt,
2. traktorer, motorredskap eller tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II enligt 17 §,
3. släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar som hör till skatteklass II eller av motorredskap som hör till skatteklass II eller beskattas enligt 19 §,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

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

5. släpvagnar med en skattevikt av högst 750 kilogram.

7 §

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

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

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

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

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

10 §

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

För en personbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, skall fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

11 §

För personbilar som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 1 till denna lag skall fordonsskatten betalas endast till den del fordons-skatten för skatteår överstiger 384 kronor.

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

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret vid den tidpunkt som anges i 5 kap. 2 §. Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller i denna lag.

12 §

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

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

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

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

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

Bilaga 3

Fordonsskatt

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

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

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

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

B Tunga lastbilar**2 Tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja**

2.1 med anordning för påhängsvagn
med två hjulaxlar,

2.1.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501	–	5 999	3 094
	6 000	–	6 999	3 426
	7 000	–	7 999	5 413
	8 000	–	8 999	6 430
	9 000	–	9 999	8 429
	10 000	–	10 999	8 857
	11 000	–	11 999	11 775
	12 000	–	12 999	13 365
	13 000	–	13 999	16 875
	14 000	–		17 737

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram			Skatt, kronor
2.1.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000	–	7 999	1 727
	8 000	–	8 999	2 084
	9 000	–	10 999	3 423
	11 000	–	12 999	4 751
	13 000	–		7 213
2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar,				
2.2.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501	–	4 999	2 669
	5 000	–	5 999	2 826
	6 000	–	6 999	3 525
	7 000	–	7 999	8 453
	8 000	–	8 999	11 021
	9 000	–	9 999	11 811
	10 000	–	10 999	15 676
	11 000	–	11 999	16 476
	12 000	–	12 999	17 486
	13 000	–	13 999	18 496
	14 000	–	14 999	19 506
	15 000	–		20 015
2.2.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000	–	17 999	4 638
	18 000	–	19 999	6 416
	20 000	–		9 491
2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar,				
2.3.1 inte vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon	3 501	–	8 999	2 420
	9 000	–	9 999	2 547
	10 000	–	10 999	2 821
	11 000	–	11 999	3 801
	12 000	–	12 999	4 781

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor
	15 000	– 15 999	6 480
	16 000	– 16 999	8 210
	17 000	–	9 908
2.5.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon	12 000	– 12 999	317
	13 000	– 13 999	879
	14 000	– 14 999	1 236
	15 000	–	2 799
2.6 utan draganordning med tre hjulax- lar,			
2.6.1 inte vägavgiftspliktiga enligt la- gen (1997:1137) om vägavgift för vis- sa tungt fordon	3 501	– 11 999	2 232
	12 000	– 12 999	3 041
	13 000	– 13 999	3 811
	14 000	– 14 999	4 581
	15 000	– 15 999	5 351
	16 000	– 16 999	6 711
	17 000	– 17 999	7 571
	18 000	– 18 999	8 943
	19 000	– 19 999	10 451
	20 000	–	11 024
2.6.2 vägavgiftspliktiga enligt lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tungt fordon	12 000	– 16 999	552
	17 000	– 18 999	1 134
	19 000	– 20 999	1 471
	21 000	– 22 999	2 268
	23 000	–	3 525
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar,			
2.7.1 inte vägavgiftspliktiga enligt la- gen (1997:1137) om vägavgift för vis- sa tungt fordon	3 501	– 11 999	2 232
	12 000	– 12 999	3 041
	13 000	– 13 999	3 811

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

2. Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs¹ att 3 och 7 §§ lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

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

1. personbilar klass I som

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

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

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

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

7 §

För en personbil, buss eller lastbil som blivit skattepliktig för första gången före utgången av år 2007 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 PM enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, skall fordonsskatten minskas med 6 000 kronor.

Skatteminskningen avräknas efter hand vid beslut om fordonsskatt, dock längst till och med den 31 december 2012.

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20 och 22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227).

I fråga om nedsättning av eller befrielse från fordonsskatt i övrigt gäller bestämmelserna i 2 kap. 20 och 22 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa³, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG⁴, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁵, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG⁶,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

utsläppsbegränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 31998L0034), ändrat genom rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18, Celex 31998L0048).

² Senaste lydelse 2004:1079.

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

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

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

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

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

tung buss: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram,

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁷, och

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁸, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG⁹ och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon¹⁰, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG¹¹.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Nuvarande lydelse

Bilaga 1

Miljöklasser för bilar

A. Personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.

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

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

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

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

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

Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.
-------------------	--

B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor

Föreslagen lydelse

Bilaga 1

Miljöklasser för bilar

A. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar

(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv 70/220/EEG)

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
<i>Miljöklass 2005 PM</i>	<i>Personbilar, bussar och lastbilar, som har motor med kompressionständning och uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I, men med partikelutsläpp som vid provning enligt direktivet är högst 5 mg/km.</i>
Miljöklass El	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

B. Tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §¹

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

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

6 §²

Avgiftsplikt gäller inte för fordon som tillhör

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

¹ Senaste lydelse 2006:236.

² Senaste lydelse 2006:236.