Bilars miljöklassning och EG

SOU
1994:111

Delbetänkande av Miljöklassutredningen

Bilars miljöklassning och EG

SOU

1994:111

Delbetänkande av Miljöklassutredningen

27

Statens offentliga utredningar
1994:111
Miljö- och naturresursdepartementet

Bilars miljöklassning och EG

Delbetänkande av Miljöklassutredningen
Stockholm 1994

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1994

ISBN 91-38-13766-6
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Miljö- och naturresursdepartementet

Regeringen bemyndigade den 27 maj 1993 chefen för Miljö- och naturresursdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över miljöklassystemet för bilar med tillhörande system för ekonomiska styrmedel m.m. Regeringen har genom beslut den 30 september 1993 överlämnat ansökningar från Scafi Miljö AB och Agro Oil AB angående nedsättning av energiskatt eller ändring i lagen (1957:262) om energiskatt. Regeringen uppdrog samtidigt åt utredningen att behandla frågan om miljöklasser för dieselbränsle med förtur.

Regeringen beslutade den 28 april 1994 dessutom om tilläggsdirektiv till den särskilde utredaren med anledning av förhandlingsuppgörelsen om ett medlemskap i Europeiska unionen.

Med stöd av bemyndigandet förordnades den 26 oktober 1993 landshövding Kjell A. Mattsson till särskild utredare.

Till huvudsekreterare utsågs den 25 oktober 1993 jur.kand. MariAnne Olsson. Den 6 december 1993 förordnades marknadschef Lennart Erlandsson, Motortestcenter, AB Svensk Bilprovning, till sekreterare. Sekretariatet har biträtts av Doris Olsson vid Departementens utredningsavdelning i Göteborg.

Den 6 december 1993 förordnades kammarrättsassessor Per Bergman, Miljö- och naturresursdepartementet, och Sverker Lindbo, politisk sakkunnig, Kommunikationsdepartementet, som sakkunniga i utredningen. Som experter förordnades samma dag, sektionschef Sören Hedberg, Vägverket, teknisk chef Börje Henningsson, Motormännens riksförbund, civilingenjör Roland Jarsin, Svenska Petroleum Institutet, miljöchef Åsa Lindell, Bilspedition AB, hovrättsassessor Gunilla Näsman, Finansdepartementet, t.o.m. den 31 januari 1994,

direktör Lars Näsman, Bilindustriföreningen, avdelningsdirektör Larsolov Olsson, Statens naturvårdsverk, departementssekreterare Harald Perby, Miljö- och naturresursdepartementet, t.o.m. den 31 januari 1994, trafiksekreterare Anders Roth, Svenska Naturskyddsföreningen, överingenjör Mats Wallin, AB Svensk Bilprovning, och direktör Gunnar Öijvall, Grossistförbundet Svensk Handel.

Genom beslut den 8 februari 1994 ändrades förordnandena för Gunilla Näsman och Harald Perby till att från den 1 februari 1994 som sakkunniga ingå i utredningen.

Utredningen har antagit namnet Miljöklassutredningen.

Jag får härmed överlämna delbetänkandet *Bilars miljöklassning och EG* (SOU 1994:111).

Till betänkandet har särskilda yttranden fogats av experterna Börje Henningsson, Lars Näsman och Anders Roth.

Göteborg den 15 juli 1994

Kjell A. Mattsson

/MariAnne Olsson

Lennart Erlandsson

Innehållsförteckning

Bilagor

Förkortningar

ASB	AB Svensk Bilprovning
bet.	Utskottsbetänkande
BAT	Best available techniques — bästa tillgängliga teknik
CEN	Comité Européen de Normalisation - det europeiska standardiseringsorganet
CENELEC	Comité Européen de Normalisation Electronique (standardisering inom elektronikområdet)
CO	Koloxid/kolmonoxid
CO_2	Koldioxid
COM	Commission (Européenne) - EG-kommissionen
DG	Directorate General - Generaldirektorat inom EG-kommissionen
dir.	Kommittédirektiv
Ds	Departementsserien
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EFTA	Europeiska Frihandelssammanslutningen
EG	Europeiska gemenskapen
EGT	Europeiska gemenskapens tidning

EU	Europeiska unionen
EU	EES-utskottet
FiU	Finansutskottet
FS	Författningssamling
g	gram
GATT	General Agreement of Tariffs and Trade - Allmänna tull- och handelsavtalet
HC	Kolväten
IEC	International Electrotechnical Commission
ISO	Internationella standardiseringsorganet
KoV	Konsumentverket
kWh	kilowatt-timmar
NO_x	Kväveoxidutsläpp och samlande begrepp på olika kväveföreningar
NUTEK	Närings- och teknikutvecklingsverket
prop.	Regeringens proposition till riksdagen
rskr.	Riksdagsskrivelse
SA	Société Anonyme — aktiebolag
SCB	Statistiska centralbyrån
skr.	Regeringens skrivelse till riksdagen
SkU	Skatteutskottet
SNV	Statens naturvårdsverk
SOU	Statens offentliga utredningar
TSV	Trafiksäkerhetsverket

Fackordlista

certifiering	Fastställande av en produkts godkännandestatus
dBA	Enhet för A-vägd ljudtrycksnivå eller ljudeffektnivå
emission	Utsläpp
Körcykel	Tillämpat körmönster för att återspegla verklig trafik
preambel	Inledning
typgodkännande	Generellt godkännande av en viss produkt, utförande eller med utfärdat av behörig myndighet eller i särskild ordning utsett annat organ.

Sammanfattning

Mitt uppdrag

Ett svenskt medlemskap i EU innebär att vi inte lägre kan behålla det svenska miljöklassystemet med tre klasser och tillhörande ekonomiska styrmedel i sin helhet. I stället skall de regler om utformningen av ekonomiska styrmedel som gäller enligt EG-direktiven om bilavgaser tillämpas av Sverige. En viktig bestämmelse är därvid att en lägre försäljningsskatt bara får tillämpas för fordon som uppfyller en standard som beslutats inom gemenskapen. Detta får konsekvenser när det gäller de svenska reglerna för lätta fordon i miljöklass 1. I dag saknas kravnivåer motsvarande dem som gäller för lätta miljöklass 1-fordon. Enligt de planer som nu finns skall nya avgaskrav beslutas senast den 30 juni 1996 och börja tillämpas år 2000. Mitt uppdrag i denna del har varit att lägga fram förslag om en sänkt årlig fordonsskatt för lätta fordon i miljöklass 1 samt ett förslag till stöd för fordon som möter högt ställda miljökrav. Jag skall dessutom undersöka behovet av eventuella ändringar i den gällande svenska reglerna med hänsyn till EES-avtalet och ett eventuellt medlemskap i EU.

EES-avtalet och miljöklassystemet för bilar

I EES-avtalet som trädde i kraft den 1 januari 1994 ingår EG:s regler om begränsning av avgasutsläpp och buller (direktiven 70/157/EEG, 70/220/EEG, 72/306/EEG och 88/77/EEG enligt deras senaste lydelse). Avgasgodkännandet är en förutsättning för godkännande vid typ- och registreringsbesiktning enligt fordonskungörelsen (1972:595). En särskild övergångsbestämmelse finns intagen i avtalet enligt vilken

EEG-typgodkännande (direktiv 70/156/EEG i dess senaste lydelse) vid sidan av nationella bestämmelser skall gälla i EFTA-länderna fr.o.m. år 1995. Den innebär att vi skall tillåta att även EG-konforma bilar säljs i Sverige. Bilavgasförordningen har genom regeringens beslut den 23 juni 1994 ändrats så att EEG-typgodkända fordon genom ett förenklat och administrativt förfarande skall kunna erhålla ett svenskt avgasgodkännande. Likaså måste fordonskungörelsen och bilregisterkungörelsen ändras till följd av EES-avtalet så att EEG-typgodkända bilar får tillträde till den svenska marknaden. Ändringen i dessa lagrum bör återspegla ändringen i bilavgasförordningen.

EG:s regelverk utvecklas fortlöpande. Rättsakter som antagits inom EG under perioden den 1 augusti 1991 t.o.m. 31 december 1993 har genom ett tilläggsavtal inkorporerats i EES-avtalet. Så kommer att ske även fortsättningsvis.

Medlemskap i EU innebär ett övertagande av EG:s regler på fordonsområdet

Ett medlemskap i EU innebär inte någon större skillnad gentemot EES-avtalet. Den fria cirkulationen för EG-godkända fordon gäller fr.o.m. ingången av år 1995. Förhandlingsuppgörelsen innebär att EG:s regler i princip skall gälla även i Sverige. På fordonsområdet innebär uppgörelsen också att tillverkaransvaret enligt de svenska bilavgasbestämmelserna kvarstår. Däremot är inte den differentierade försäljningsskatten till förmån för fordon i miljöklass 1 förenlig med EG:s bestämmelser om ekonomiska styrmedel för en snabbare introduktion av fordon med bättre miljöprestanda. Sådana får endast tillämpas för av EG framtida beslutade krav.

Miljöklassade fordon marknadsandel för liten

Introduktionen av fordon i de bättre miljöklasserna har gått trögt. För år 1994 kan andelen försålda lätta fordon i miljöklasserna 1 och 2 uppskattas till ca 25 %. Merparten är certifierade i miljöklass 2. I miljöklass 1 finns två modeller. Bland gruppen tunga fordon är samtliga motorer certifierade i miljöklass 3. Det finns inte något som tyder på en förändring under de närmaste åren. En bidragande orsak uppges vara den risk för ökade kostnader i samband med ett utökat tillverkaråtagande som följer vid en certifiering i miljöklassen 1 eller 2; en annan EES-avtalet och ett förestående EU-medlemskap.

Medlen för en differentierad fordonsskatt till förmån för miljöklass 1-fordon och ett stöd till fordon med mycket låga utsläpp är härigenom begränsade. Antalet lätta miljöklass 1-fordon som kommer att säljas fram till dess att EG beslutar om nästa generations avgaskrav kan uppskattas till 3 400. Beloppet som frigörs genom ändrade skatteregler kan därmed beräknas till 20,3 milj. kr.

Konsekvensen av försäljningsutvecklingen av de lätta miljöklass 1-fordonen jämfört med miljöklass 3-fordon medför för lätta fordon ett överskott till statskassan med runt 400 milj. kr, ett belopp som kommer att öka. Dessa medel bör utnyttjas till miljöåtgärder inom vägtrafiksektorn.

Fordonsskatten sänks med 300 kr årligen för lätta miljöklass 1-fordon

Det finns olika vägar att differentiera den årliga fordonsskatten med avseende på miljöklass 1-fordon. Skatteuttaget kan sättas till 0 under den tid som tillverkaransvaret gäller (5 år) eller under fordonets livslängd (15 år) för de fordonskategorier som det här är fråga om. Skatten kan också differentieras i resp. viktintervall. Med hänsyn till det begränsade ekonomiska utrymmet för förändringar och att en differentiering någorlunda skall motsvara nedsättningen av försäljningsskatten eller 4 000 kr föreslås en årlig sänkning av fordons-

skatten med 300 kr under fordonets hela livslängd. För att komma i fråga för en gynnsammare skattebehandling måste fordonen uppfylla avgaskraven för miljöklass 1 och föras in i bilregistret och tas i bruk första gången under perioden januari 1995 t.o.m. utgången av juni 1996. För elbilar som i beskattningshänseende hänförs till miljöklass 1 bör stödet utformas på annat sätt.

Försäljningsskatten slopas för elfordon under en treårsperiod

Den tekniska utvecklingen av el- och hybridfordon är sedan ett par år tillbaka intensiv. De har en potential att ge väsentligt lägre utsläpp än fordon drivna med konventionell förbränningsmotorteknik. De lämpar sig särskilt väl för användning i tätorter. I Sverige liksom i övriga Europa och USA ökar intresset för en användning av elbilar i större skala. Introduktionen underlättas delvis tack vare ett aktivt samhällsstöd. Det råder enighet om att det behövs kraftiga stimulansåtgärder för att få till stånd en elbilsmarknad, där det finns möjligheter även för privatpersoner att välja ett elbilsalternativ. Bland de åtgärder som förts fram för att ge elbilen en bättre konkurrensförutsättning är bl.a. införandet av en miljöklass 0 för el- och hybridfordon, sänkt mervärdesskatt, slopad försäljningsskatt och höjda drivmedelspriser.

De eldrivna fordonens särskilt goda miljöegenskaper motiverar att de i skattehänseende skall åtnjuta en förmånligare behandling än den som gäller för konventionella fordon. Anskaffningskostnaden för ett eldrivet fordon är avsevärt högre än för förbränningsmotordrivna fordon med jämförbara prestanda. Till detta kommer den begränsade aktionsradien med hänsyn till dagens batteriteknik. Det höga styckepriset beror på att någon egentlig serietillverkning ännu inte kommit till stånd.

För att främja introduktionen på marknaden av eldrivna fordon undantas dessa från försäljningsskatt under åren 1995—1997. Projekt kan försenas och planer omintetgöras av olika skäl. Har inte den

slopade försäljningsskatten haft en påtaglig effekt på elbilsmarknaden bör systemet kunna förlängas ytterligare ett par år.

Stöd skall endast utgå till fordon som uppfyller kraven för s.k. nollemissionsfordon, dvs. fordon som inte under några som helst körförhållanden bidrar till luftföroreningar. I annat fall kan det uppfattas som att samhället ger stöd till olämpliga och dåliga fordon, varigenom en fortsatt positiv utveckling riskeras.

Tillverkaransvaret för fordon ändras inte

För att kunna få ett svenskt avgasgodkännande måste bl.a. tillverkaren åta sig ett ansvar för reningsutrustningens hållbarhet. De grundläggande kraven finns i 6—8 §§ bilavgaslagen. Ansvaret innebär att biltillverkaren om vissa kriterier är uppfyllda skall ersätta bilägarens kostnader om ett fel uppstår så att gränsvärden överskrids och bilen inte kan godkännas vid en myndighetskontroll. Ambitionen inom EG är att ett sådant system skall införas i samband med att direktivet med avgaskrav för år 2000 antas år 1996.

Under utredningsarbetet har såväl Bilindustriföreningen som Grossistförbundet Svensk Handel framfört synpunkter på det svenska tillverkaransvarets förenlighet med såväl EES-avtalet som ett framtida medlemskap i EU.

Riksdagen godkände i november 1992 EES-avtalet. Vid riksdagsbehandlingen utgick EES-utskottet i fråga om Sveriges krav på hållbarhet för reningsutrustningen och miljöklasserna från att dessa regler behålls även efter den 1 januari 1995 (jfr bet. 1992/93:EU1, rskr. 1992/93:18). Det har hävdats att merkostnaden för tillverkaransvaret innebär en snedvridning av konkurrensen. Den direkta kostnaden för tillverkaransvaret uppgår i genomsnitt till knappt 200 kr per bil. Det är en blygsam kostnad som kan bäras av såväl tillverkare som konsumenter. Under utredningsarbetet har det inte framkommit något i övrigt som ändrar riksdagens ställningstagande i denna fråga.

EES-avtalet innehåller också överenskommelser om ett övervakningsförfarande för kontrollen av att de avtalade reglerna följs. Tvister

i fråga om den svenska tillämpningen av EES-avtalet avgörs i första hand av den gemensamma EES-kommittén.

Lösningen i EES-avtalet för bilavgasområdet var EU inte beredd att godta i medlemskapsförhandlingarna. EU har emellertid förklarat att bilavgasdirektiven inte omfattar regler om tillverkaransvar. De hindrar inte heller att Sverige behåller sitt system med bl.a. krav på hållbarhet, tillverkaransvar och återkallelse, under förutsättning att detta inte strider mot EG:s regler om produktansvar och produktsäkerhet. Eftersom de senare reglerna inte medför problem för Sverige, kunde frågan om tillverkaransvaret avföras från förhandlingarna (jfr Ds 1994:48). Som medlem i EU bör det finnas goda utsikter att aktivt verka för att ett gemensamt system på detta område införs.

Så länge som det inte finns några gemensamma regler på detta område inom EG är min bedömning den att vi även som medlem i EU kan behålla tillverkaransvaret etc. i avvaktan på att en EG-lagstiftning trätt i kraft. Vid ett medlemskap är det EG-domstolen som har att avgöra om tillverkaransvaret strider mot bestämmelserna om den fria varucirkulationen.

Författningsförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs att 2 §, 4 § och 8 § i lagen[1] (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

2 §[2]

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595). Med motorfordon avses i denna lag även sådana inkompletta 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.

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 batterricellerna. 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.

[1] Lagen omtryckt 1984:159.
[2] Senaste lydelse 1991:608.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	när källa skall inte försäljningsskatt utgå från och med den 1 januari 1995 till och med den 31 december 1997.

4 §[3]

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 skåpkarrosseri 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 och 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,	3. lastbil med skåpkarrosseri och med en totalvikt av högst 3 500 kilogram, övriga lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram om de hänförs till miljöklass *1,* 2 och 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 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

[3] Senaste lydelse 1991:608.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

det kan antas att fordonet efter införseln skall iordningsställas 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.

Nuvarande lydelse

Skattesats

8 §[4] 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.

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
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

Nuvarande lydelse

Fordonslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
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

[4] Senaste lydelse 1991:608.

Föreslagen lydelse

Skattesats

8 § 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.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. personbil	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	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	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
3. lastbil med skåpkarosseri			
med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt	6 kronor 40 öre per kilogram tjänstevikt,ökat med 2 000 kronor

Föreslagen lydelse

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
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*	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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

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

Härigenom föreskrivs att det skall föras in en ny 7 a § i fordonsskattelagen (1988:327).

7 a § Fordonsskatten skall sättas ned med 300 kronor årligen för personbilar, lätta lastbilar och bussar som uppfyller kraven för miljöklass 1 enligt 8 § bilavgasförordningen (1991:1481), om fordonen förs in i bilregistret första gången och tas i bruk under tiden den 1 januari 1995—den 30 juni 1996.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1995.

1 Miljöklassystemet för bilar

Sveriges förhandlingar om ett medlemskap i Europeiska unionen har bl.a. inneburit att det svenska miljöklassystemet för bilar med tillhörande ekonomiska styrmedel för personbilar, lätta lastbilar och bussar i miljöklass 1 inte kan behållas i sin nuvarande utformning.

1.1 Indelningen i miljöklasser

Avgaskraven har successivt skärpts för personbilar och vissa lätta lastbilar och bussar sedan år 1970. Arbetet med att miljöanpassa transportsektorn förstärktes ytterligare under senare delen av 1980-talet. Bl.a. så skärptes avgaskraven för bilar vid ett flertal tillfällen. I takt med att insikten ökat om de skador på människor, natur, kulturmiljö och klimat, som trafiken orsakar, krävs ett effektivt, säkert och miljöanpassat transportsystem.

Systemet med miljöklasser och differentierade försäljningsskatter för nya motorfordon som infördes den 1 juli 1992 är ännu ett steg mot ett långsiktigt bärkraftigt transportsystem. Miljöklassystemet avser bilar fr.o.m. 1993 års modeller (jfr prop. 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU25, rskr. 1990/91:344). Bilar som omfattas av krav på avgasgodkännande enligt bilavgaslagen (1986:1386) skall delas in i miljöklasser (jfr 2 a §). I avgaskraven ingår dels gränsvärden för utsläpp av olika föroreningar, dels ett tillverkaransvar i form av särskilda krav på avgasreningens hållbarhet. Ansvaret innebär bl.a. att tillverkaren kan åläggas att vidta rättelse om de föreskrivna kraven på

begränsning av utsläpp inte uppfylls (jfr 6 §). Miljöklassningen är obligatorisk för personbilar, lastbilar och bussar. I bilavgasförordningen (1991:1481) definieras tre miljöklasser. Miljöklass 3 motsvarar de grundläggande obligatoriska kraven och klasserna 1 och 2 innehåller successivt strängare krav. En bil hänförs i samband med avgasgodkännandet till den miljöklass som anges av tillverkaren, om bilen uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen. Tillverkare kan välja att certifiera nya fordon i valfri miljöklass.

Miljöklassystemet syftar i första hand till en minskning av avgasutsläppen från bilarna. Vid utformningen av avgaskraven har Sverige följt de överenskommelser som träffats genom det internationella samarbetet i den s.k. Stockholmsgruppen, vari ingår representanter på expertnivå från länder med särskilt höga ambitioner på bilavgasområdet. I definitionen av de svenska miljöklasserna anges gränsvärden för utsläpp av skadliga ämnen som kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar.

Miljöklass 3 omfattar fordon som är godtagbara från miljö- och hälsoskyddssynpunkt och som uppfyller de krav i fråga om utsläpp av avgaser och andra ämnen som är obligatoriska enligt 2 § bilavgaslagen. Liknande krav gäller i EG sedan år 1993. I klass 2 ingår fordon som har väsentligt lägre utsläpp eller som uppfyller högre krav på reningsutrustningens hållbarhet. Miljöklassen för lätta fordon motsvarar de federala kraven i USA för 1994 års modeller och senare. För tunga fordon motsvarar den de krav som gäller inom EG och som betecknas Euro II. Klass 1 har reserverats för fordon som dessutom uppfyller särskilt höga krav beträffande avgasreningssystemets hållbarhet eller som till följd av låga utsläpp av avgaser och andra ämnen eller i fråga om tunga fordon låga bulleremissioner. De är särskilt lämpade för användning i tätortstrafik. Miljöklass 1 för lätta fordon motsvarar kravnivån TLEV (Transitional Low Emission Vehicles) i Kalifornien, där från 1994 års modeller en preciserad del av nybilsförsäljningen skall uppfylla dessa krav. Kraven i miljöklass 1 kan klaras med de drivmedel som i dag finns på den svenska marknaden.

Elbilar hänförs för närvarande till miljöklass 1, eftersom det hittills inte ansetts föreligga något behov av en särskild miljöklass för fordon

med mycket låga utsläpp. S.k. elhybridbilar utrustade med förbränningsmotor placeras i miljöklass efter förbränningsmotorns avgasegenskaper. Miljöklassystemet omfattar däremot inte tunga bensindrivna fordon med en totalvikt över 3 500 kg.

Gränsvärden m.m. för miljöklasserna 1 och 2 för såväl lätta som tunga fordon framgår i tabellerna 1—5.

Lätta fordon

Tabell 1[1] Nya personbilar

Förorening	Miljöklass (Utsläpp i g/km)	
	2	1
Kolmonoxid	2,1 (2,6)	2,1 (2,6)
Kolmonoxid vid låg temeratur	-	6,2
Kolväten uppmätta som metan	0,25	- (0,25)
Andra kolväten än metan	0,16 (0,19)	0,078 (0,097)
Kväveoxider uppmätta som kvävedioxider	0,25 (0,37)	0,25 (0,37)
Kväveoxider vid landsvägskörning	0,33	0,33
Partiklar	0,05 (0,06)	0,05 (0,06)
Avdunstningsförlust för kolväten (per prov)	2,0 (2,0) g	2,0 (2,0) g

[1] De angivna gränsvärdena avser körsträckan upp till 80 000 km. Gränsvärden inom parantes avser utsläpp upp till 160 000 km. I de fall fastställda gränsvärden saknas anges detta med streck.

Tabell 2[1] Nya lätta lastfordon med en totalvikt på högst 2 700 kg		
Förorening	Miljöklass (Utsläpp i g/km)	
	2	1
Kolmonoxid	2,7 (3,4)	2,7 (3,4)
Kolmonoxid vid låg temperatur	-	7,5
Kolväten uppmätta som metan	- (0,50)	- (0,50)
Andra kolväten än metan	0,20 (0,25)	0,10 (0,124)
Kväveoxider uppmätta som kvävedioxider	0,43 (0,61)	0,43 (0,61)
Kväveoxider vid landsvägskörning	- (1,2)	- (1,2)
Partiklar	0,05 (0,06)	0,05 (0,06)
Avdunstningsförlust för kolväten (per prov)	2,0 (2,0) g	2,0 (2,0) g

[1] De angivna gränsvärdena avser körsträckan upp till 80 000 km. Gränsvärden inom parentes avser utsläpp upp till 160 000 km. I de fall fastställda gränsvärden saknas anges detta med streck.

Tabell 3[2] Nya lätta lastfordon med en totalvikt över 2 700 kg dock högst 3 500 kg		
Förorening	Miljöklass (Utsläpp i g/km)	
	2	1
Kolmonoxid	2,7 (4,0)	2,7 (4,0)
Kolmonoxid vid låg temperatur	-	7,5
Kolväten uppmätta som metan	- (0,50)	- (0,50)
Andra kolväten än metan	0,25 (0,29)	0,10 (0,143)
Kväveoxider uppmätta som kvävedioxider	0,43 (0,61)	0,43 (0,61)
Kväveoxider vid landsvägskörning	- (1,2)	- (1,2)
Partiklar	- (0,06)	- (0,06)
Avdunstningsförlust för kolvägen (per prov)	2,0 (2,0) g	2,0 (2,0) g

Nya tunga lastfordon

Tabell 4 Gränsvärden för miljöklass 1 och miljöklass 2	
Förorening	Utsläpp (g/kWh)
Kolmonoxid	4,0
Kolväten	1,1
Kväveoxider uppmätta som kvävedioxid	7,0
Partiklar	0,15

[2] Värden inom parentes avser 200 000 km; övriga avser 80 000 km.

Tabell 5 Gränsvärden för miljöklass 1 (dBA)			
	Motoreffekt (kW)		
Buller	<75	75-150	≥150
Färdbuller			
buss med automatväxel	77	77	77
övriga fordon	77	78	80
Tryckluftsbuller	72	72	72

1.2 Försäljningsskatt på nya fordon

1.2.1 Försäljningsskatt på personbilar, lätta lastbilar och bussar

Lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon ändrades också när miljöklassystemet infördes så att skatten för sådana personbilar, lätta lastbilar och bussar differentierades till förmån för miljöklasserna 1 och 2. Det differentierade skattesystemet efter miljöklassystemet avser bilar fr.o.m. 1993 års modeller. Skattereglerna trädde i kraft den 1 juli 1992.

Den nya försäljningsskatten i miljöklass 3 skall tillämpas även på fordon av 1992 och tidigare års modeller som upptas i typintyg efter den 1 januari 1993 (jfr prop 1990/91:156, bet. 1990/91:SkU 25, rskr. 1990/91:344).

För att uppnå skatteneutralitet vad avser de tyngre fordonen såväl inom kategorin lätta fordon som tunga beslutades samtidigt om en sänkning av kilometerskatten enligt fordonsskattelagen (1988:327). Det innebar att inkomsterna från den nya försäljningsskatteplikten för lätta lastbilar med flak liksom för tunga lastbilar och bussar återfördes till branschen. Kilometerskatten slopades från den 1 oktober 1993. Den ersattes då med en ny skatt på dieselolja samtidigt som fordonsskatten fördubblades för 1993 års och tidigare modeller (jfr prop. 1992/93:124, bet. 1992/93:SkU13, rskr. 1992/93:147) .

1.2.2 Försäljningsskatt på tunga fordon

Miljöklassystemet innebär att även tunga lastbilar och bussar numera omfattas av reglerna om försäljningsskatt. För tunga dieseldrivna lastbilar och bussar, som tidigare inte varit försäljningsskattepliktiga, infördes samtidigt med miljöklassystemet en försäljningsskatt på 20 000—65 000 kr i miljöklass 3 och 6 000—20 000 kr i miljöklass 2. Tunga fordon i miljöklass 1 är dock alltjämt fria från försäljningsskatt. Fordonsskatten på vissa lastbilar och tunga fordon har sänkts med 20 % den 1 oktober 1993 (jfr prop. 1992/93:192, 1992/93:SkU34, rskr. 1992/93:370.) Försäljningsskatten på tunga fordon tillämpas fr.o.m. 1994 års modeller och den nya skatten har börjat tas ut från den 1 april 1994 (jfr bet. 1993/94:SkU19, rskr. 1993/94:112). Jag återkommer med en närmare redovisning av skatteuttag för de olika fordonskategorierna i kapitel 2.

1.3 Bilavgaskrav i ett EG-perspektiv

1.3.1 EG:s bilavgasbestämmelser m.m.

EG-reglerna på bilavgasområdet har skärpts ett antal gånger sedan de infördes i början av 1970-talet. Bestämmelserna om avgasutsläpp från motordrivna fordon finns i direktiven 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföreningar genom avgaser från motorfordon, 72/306/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselbränsle som används i fordon och 88/77/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon med senare ändringar som jag redovisar under resp. fordonskategori. Förteckning över aktuella direktiv fogas som bilaga 3 till betänkandet.

Avgasreningskraven innefattar såväl i Sverige som enligt EG-direktiven bl.a. gränsvärden för utsläpp av olika föroreningar samt föreskrifter om den provmetod som skall användas. Dessutom gäller

i Sverige att kraven skall vara uppfyllda även efter det att fordonet körts en bestämd sträcka. Det svenska tillverkaransvaret enligt bestämmelserna i bilavgaslagen innebär att tillverkaren har ett särskilt långtgående ansvar för hållbarheten hos avgasreningen, om fordonen underkänns vid en myndighetskontroll. Felaktiga modeller kan återkallas och rättas av tillverkaren. EG-direktiven saknar däremot i nuläget sådana bestämmelser och är helt inriktade på typgodkännandet, dvs. de krav som ställs på en ny bil innan den skall släppas ut på marknaden. Förpliktelser gentemot bilägaren saknas. Hållbarhetskrav i viss omfattning har dock införts genom direktivet 91/441/EEG och avser en körsträcka på 80 000 km, men gäller bara för personbilar. EG:s krav i denna del innebär att s.k. fasta försämringsfaktorer används för att bestämma utsläppsnivån som skall jämföras med de gränsvärden som skall tillämpas vid typgodkännandet.

Bullerkrav för motorfordon återfinns i direktiv 70/157/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tillåten ljudnivå och avgassystemet för motorfordon.

EG:s avgasbestämmelser för lätta fordon

Det finns principiella skillnader mellan de svenska avgasreglerna och motsvarande regler inom EG. Bland dem märks att EG har ett kombinerat gränsvärde för kolväten och kväveoxider och saknar effektiva regler för kontroll av hållbarhet. Även körcyklerna är olika. I Sverige tillämpas vid provning och certifiering av fordon m.m. den amerikanska körcykeln. Det gör att gränsvärdena för olika emissioner inte är direkt översättningsbara till dem som gäller inom EG. Kraven i direktiv 91/441/EEG anses emellertid motsvara de svenska avgaskrav som enligt bilavgasförordningen gäller för miljöklass 3 fr.o.m. 1993 års modeller. Direktivet 93/59//EEG som ändrar direktiv 70/220/EEG innebär nya avgaskrav för lätta lastbilar och bussar med en totalvikt över 2 500 kg. Kravnivåerna motsvarar i huvudsak de svenska avgaskrav som gäller fr.o.m. 1992 års modeller. Fram till den 1 oktober 1994 i fråga om typgodkännande och den 1 oktober 1995 i fråga om ibruktagande för första gången gäller dock lindrigare gränsvärden för dieseldrivna fordon. EG har dessutom i mars 1994 beslutat om

ytterligare en ändring av bilavgasdirektivet. I direktiv 94/12/EG görs dels en åtskillnad på gränsvärdesnivån mellan bensin- och dieseldrivna fordon, dels fastställs nästa generation avgaskrav som blir obligatoriska år 1996 (EU 96). Högre gränsvärden gäller för dieselfordon. Dessutom skall EG enligt direktiv 94/12/EG senast den 30 juni 1996 besluta om skärpta kravnivåer för år 2000. Utformas de enligt de riktlinjer som anges i direktivet för utarbetandet härav, bl.a. skilda gränsvärden för kolväten och kväveoxider och hållbarhetskrav, kan de i allt väsentligt komma att motsvara de svenska kraven i nuvarande miljöklass 1. EG-direktiven reglerar vidare möjligheten att tillämpa ekonomiska styrmedel för att stödja bilmodeller som i förtid uppfyller nästkommande kravnivå. Av sammanställningen nedan framgår skillnaderna mellan EG:s och Sveriges avgasbestämmelser.

Jämförelse mellan EG:s avgasregler och motsvarande svenska för lätta fordon		
Moment	Sverige	EG
Grundgodkännande	Certifiering Tillverkaransvar Krav på hållbarhetsprovning Hänsyn åldersförsämring	Typgodkännande Hänsyn åldersförsämring
Grundkraven	Personbilar, lätta lastbilar Gränsvärden för CO, HC, NO_x, PM, vid stad- tätort- och landsvägskörning Avdunstning Tomgång, röktäthet Sluten vevhusventilation Max serviceåtgärder 3 miljöklasser	Personbilar, lätta lastbilar Gränsvärden för CO; HC + NO_x, PM, vid stad- och landsvägskörning Avdunstning Röktäthet Sluten vevhusventilation obligatoriska krav + en nivå frivillig
Produktionskontroll	Kontroll mot grundkraven, Sanktion: bl.a. återkallande	1. Tillverkarens kvalitetskontroll 2. Eventuellt avgasprov
Kontroll av hållbarheten	Bilar i bruk mot grundkrav Sanktion: återkallande etc.	
Löpande kontroll	Kontroll av överensstämmelse Tomgångsmätning	Tomgångsmätning (ej utbyggt)

EG:s avgasbestämmelser för tunga fordon

Enligt direktiv 91/542/EEG som ändrar direktiv 88/77/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon införs nya gränsvärden som tillämpas sedan den 1 oktober 1992. De

motsvarar de gränsvärden som enligt de svenska bestämmelserna tillämpas för tunga fordon i miljöklass 3 fr.o.m. 1993 års modeller. Vidare införs en andra uppsättning gränsvärden, som införs från den 1 oktober 1995 och som överensstämmer med de svenska bestämmelserna för miljöklasserna 1 och 2 (EURO II). Liksom för övriga direktiv på bilavgasområdet gäller att bestämmelser om reningsutrustningens hållbarhet saknas. Tillverkare kan enligt Naturvårdsverkets föreskrifter i A-30 regulation välja att certifiera ett fordon enligt de svenska bilavgasreglerna eller enligt EG:s.

1.3.2 EES-avtalet

I EES-avtalet ingår EG:s regler om begränsningar av avgasutsläpp. Avgasgodkännandet är en förutsättning för godkännande vid typ- och registreringsbesiktning enligt fordonskungörelsen (1972:595).

En särskild övergångsbestämmelse enligt vilken EEG-typgodkännande vid sidan av nationella bestämmelser skall gälla i EFTA-länderna fr.o.m. år 1995 är en viktig del i avtalet. För bilavgasområdet gäller att vi från detta år måste tillåta att EG-konforma bilar säljs i Sverige men att vi i övrigt får behålla våra gällande regler (jfr prop. 1991/92:170, bilaga II till EES-avtalet). Det innebär att Sverige inte kan förhindra försäljning av fordon som är godkända enligt EG:s regler i direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, det s.k. helbilsgodkännandet (Whole Vehicle Type Approval). Bilavgasförordningen har ändrats i juni 1994 för att uppfylla åtagandena enligt EES-avtalet. Jag återkommer till detta i kapitel 4.

1.3.3 Medlemskapsförhandlingarna

Sverige har redan i EES-avtalet åtagit sig att garantera fri cirkulation för EG-konforma bilar fr.o.m. år 1995. I övrigt skall i princip EG:s regler gälla även i Sverige i och med inträdet i unionen. För lastbilar med en motorstyrka under 85 kW innebär förhandlingsuppgörelsen en övergångsperiod till dess att nya EG-regler träder i kraft. På fordonsområdet innebär uppgörelsen också att tillverkaransvaret kvarstår. Jag återkommer med ett förtydligande på denna punkt i kapitel 4.

En allmän utgångspunkt för regeringen i medlemskapsförhandlingarna har varit att den högsta tillämpade nivån för miljöskyddet skulle gälla och att de svenska miljöambitionerna inte skulle sänkas genom ett medlemskap. De särskilda lösningar som uppnåtts i förhandlingarna om EES-avtalet var en naturlig utgångspunkt, eftersom flertalet av de EG-regler som förhandlingarna gällde även finns med i det avtalet (jfr regeringens skr. 1992/93:255).

Miljöfrågorna slutförhandlades vid ett ministermöte den 21 december 1993, då en överenskommelse träffades bl.a. om hur miljökraven för bilar skulle utformas vid ett svenskt medlemskap.

Ett medlemskap i EU innebär inte någon större skillnad gentemot EES-avtalet. Redan från år 1995 kommer den fria cirkulationen av EG-konforma bilar även att gälla för svenskt vidkommande. Det svenska systemet med en differentierad beskattning av fordon i olika miljöklasser strider dock på en viktig punkt mot EG:s bestämmelser om ekonomiska styrmedel. Dessa innebär att skatterabatten bara får inriktas mot av EG redan fastställda framtida avgaskrav. Därmed är det möjligt att behålla skatteskillnaden mellan fordon i miljöklass 2 och 3. Däremot måste Sverige som medlem av EU avskaffa den skattelättnad på försäljningsskatten som lätta fordon upp till 3 500 kg i miljöklass 1 åtnjuter. Vidare gäller att skatteförmånerna skall vara lägre än kostnaden för den tillkommande reningsutrustningen (jfr direktiv 94/12/EG ang. ändring av direktiv 70/220/EEG).

Kommissionen skall också informeras om ändringar i befintliga styrsystem eller vid införandet av nya ekonomiska styrmedel (art 3).

1.3.4 Direktiven

De ursprungliga direktiven (dir. 1993:64) anger att min uppgift skall vara att se över miljöklassystemet för bilar med tillhörande system för ekonomiska styrmedel och att utarbeta ett underlag för bedömning av hur ett vidareutvecklat system skall kunna utformas. I det uppdraget ingår också att överväga vissa frågor som rör tillverkaransvar, underhåll, reservdelar, tillbehör och skattedifferentieringen för dieselbränslen. Direktiven fogas som bilaga 1 till betänkandet.

Utgångspunkten för uppdraget i denna del skulle vara resultatet av Sveriges förhandlingar om medlemskap i EU.

Sedan direktiven meddelades i maj 1993 har regeringen i september 1993 beslutat att frågan om miljöklasser för dieselbränslen skulle behandlas med förtur vilket resulterat i att övriga i direktiven angivna uppgifter i mitt uppdrag har måst senareläggas.

Sveriges förhandlingar om medlemskap i EU slutfördes i april 1994 med siktet inställt på att Sverige skall bli medlem den 1 januari 1995. Som framgått i föregående avsnitt medför ett medlemskap i EU att de regler om utformningen av ekonomiska styrmedel som gäller enligt EG-direktiven om bilavgaser skall tillämpas i Sverige. Den lägre försäljningsskatten får bara tillämpas för fordon som motsvarar de avgaskrav som beslutats inom gemenskapen. Detta får konsekvenser när det gäller de svenska reglerna för lätta fordon i miljöklass 1. I dagsläget saknas inom EG avgaskrav motsvarande våra miljöklass 1-krav. Beslut härom kan förväntas senast den 30 juni 1996 med en obligatorisk tillämpning från år 2000. Det betyder att reglerna om skatteförmåner för lätta miljöklass 1-fordon måste utformas på ett annat sätt när det gäller tiden från medlemskap till dess att beslut fattats om nästa kravnivå inom EG.

Regeringen har med anledning härav den 28 april 1994 utfärdat tilläggsdirektiv (dir. 1994:37) som innebär ytterligare en ändring av de ursprungliga direktiven. Enligt dessa skall ett förslag om en sänkt årlig fordonsskatt för lätta fordon i miljöklass 1 samt ett förslag till stöd för fordon som möter mycket högt ställda miljökrav läggas fram före slutredovisningen av mitt uppdrag med ett undantag. Det gäller att om

jag under utredningsarbetet skulle finna att gällande svenska regler behöver ändras med hänsyn till EES-avtalet eller ett eventuellt medlemskap i EU, skall även förslag till sådana ändringar lämnas i anslutning till mina förslag såvitt avser skatteförmånen för miljöklass 1-fordon m.m. Tilläggsdirektiven fogas som bilaga 2 till betänkandet.

1.4 Arbetets bedrivande

Tiden som stått till förfogande för denna del av mitt uppdrag har varit mycket knapp. Väsentligt har varit att få en uppskattning av den förväntade försäljningen av miljöklass 1-fordon under den aktuella perioden. Kontakter har därvid fortlöpande skett med såväl Naturvårdsverket och Vägverket som Bilindustriföreningen m.fl. Jag har också haft överläggningar med tillverkare och återförsäljare av bl.a. sådana fordon. De synpunkter som lämnats under utredningsarbetets gång från sakkunniga och experter har också legat till grund för mina ställningstaganden, särskilt vad gäller frågan om EG-anpassningen av de svenska bilavgasbestämmelserna.

1.5 Betänkandets uppläggning

Betänkandet är upplagt följande sätt. I kapitel 2 redovisar jag alternativa lösningar och förslag till hur en differentierad fordonsskatt till förmån för miljöklass 1-fordon skall kunna utformas. Kapitel 3 berör frågan om ett system som innebär ett stöd till fordon med mycket låga utsläpp medan kapitel 4 ägnas tillverkaransvaret i ett EG-perspektiv. Slutligen tar jag upp vissa frågor om import m.m. som en följd av EES-avtalet i kapitel 5.

2 Miljöklassystemet anpassas till EG:s bestämmelser

Mina bedömningar och förslag i sammanfattning

Introduktionen av fordon i de bättre miljöklasserna har gått trögt. För år 1994 kan andelen försålda lätta fordon i miljöklasserna 1 och 2 uppskattas till ca 25 %. Merparten är certifierade i miljöklass 2. I miljöklass 1 finns två modeller. Bland gruppen tunga fordon är samtliga modeller certifierade i miljöklass 3. Det finns inte något som tyder på en förändring under de närmaste åren. En bidragande orsak uppges vara den risk för ökade kostnader i samband med ett utökat tillverkaråtagande som följer vid en certifiering i miljöklassen 1 eller 2; en annan EES-avtalet och ett förestående EU-medlemskap.

Medlen för en differentierad fordonsskatt till förmån för miljöklass 1-fordon och ett stöd till fordon med mycket låga utsläpp är härigenom begränsade. Antalet lätta miljöklass 1-fordon som kommer att säljas fram till dess att EG beslutar om nästa generations avgaskrav kan uppskattas till 3 400. Beloppet som frigörs genom ändrade skatteregler kan därmed beräknas till 20,3 milj. kr.

Fordonsskatten sänks för miljöklass 1-fordon med 300 kr per år under fordonets hela livslängd (15 år). För att komma i fråga för en sänkt fordonsskatt skall fordonet tas in i bilregistret som ett miljöklass 1-fordon och tas i bruk första gången under perioden den 1 januari 1995—den 30 juni 1996.

För elbilar som i beskattningshänseende hänförs till miljöklass, bör stödet utformas på ett annat sätt.

Konsekvensen av försäljningsutvecklingen av de lätta miljöklass 1-fordonen jämfört med miljöklass 3-fordon medför för lätta fordon ett överskott till statskassan med runt 400 milj. kr, ett belopp som kommer att öka. Dessa medel bör utnyttjas till miljöåtgärder inom vägtrafiksektorn.

2.1 Erfarenheter av systemet med miljöklasser

2.1.1 Utvecklingen av miljöklassystemet för lätta bilar

Lätta fordon

Antalet fordonsmodeller som godkändes i någon av de bättre miljöklasserna under år 1992 var relativt blygsamt. Detta berodde främst på att reglerna för klassindelningen publicerades sent (maj 1992) i förhållande till tillverkarnas krav på ledtider. De amerikanska bestämmelser som de svenska A14-bestämmelserna (SNFS 1992:4, MS:45) grundar sig på var inte heller kompletta. Dessa har senare utökats med bl.a. infasningstidpunkter och krav på det datoriserade övervakningssystemet i bilen (On Board Diagnostics (OBD) Stage II).

Systemet med miljöklasser har emellertid fått en bättre genomslagskraft fr.o.m. 1993 års modeller. Flera modeller i miljöklass 2 finns tillgängliga på marknaden medan det i miljöklass 1 finns två modeller. Vid certifieringen av 1994 års modeller har tillverkarna visat ett större intresse för en bättre miljöklassinplacering. AB Svensk Bilprovnings Motortestcenter har t.o.m. juni 1994 utfärdat 265 godkännanden vart och ett omfattande en motorfamilj. Med en motorfamilj avses en motor eller en grupp av motorer som förväntas ha samma utsläppsbild. 20 motorfamiljer fördelade på 10 olika tillverkare är godkända i miljöklass 2 och två stycken i miljöklass 1, sammanlagt runt 8 % av det totala antalet godkända motorfamiljer.

Antal nyregistrerade fordon i miljöklass 1 och 2 fördelade på resp. bilmärke

	M1			M2		
Märke	**1992**	**1993**	**1994 (t.o.m. juni)**	**1992**	**1993**	**1994 (t.o.m. juni)**
Audi					605	1 462
Fiat				10	92	49
Honda			43			4
Hyundai					300	565
Jeep					168	196
Mitsubishi				4	304	163
Mazda					1	51
Renault				118	1 002	842
Saab			139	1 522	6 498	7 055
Volvo				3 160	16 585	17 276
Totalt			**182**	**4 814**	**25 555**	**27 663**

Källa: Bilindustriföreningen

Under år 1994 beräknar bilindustrin att det kommer att säljas omkring 150 000 lätta fordon i Sverige av varierande årsmodell. Förutsatt att merparten härav är 1994 års modeller kommer ca 25 % av de sålda bilarna tillhöra någon av miljöklasserna 1 och 2. De svenska tillverkarna svarar för den största delen härav eller runt 85 %.

De två modellerna certifierade i miljöklass 1 är Honda Civic och

Saab 900 Turbo. Enligt uppgift från Bilindustriföreningen har 182 bilar registrerats i miljöklass 1 under perioden januari—juni 1994, omräknat på helår ungefär 400 bilar. Tillverkare och återförsäljare beräknar att ca 1 200 bilar i miljöklass 1 kommer att säljas under innevarande år. Motortestcenter har per den 30 juni 1994 utfärdat ett godkännande i miljöklass 1, Saab 900 Turbo, och 12 godkännanden i miljöklass 2 för 1995 års modeller. Svenska Honda Bilimport AB avser att göra en förlängning av 1994 års godkännande till nästa års modell. Motortestcenter bedömer med ledning av lämnade uppgifter om förväntad försäljning vid certifieringstillfället att antalet bilar i miljöklass 1 som kan komma att säljas av 1994 och 1995 års modeller till mellan 600—700. Naturvårdsverket saknar prognoser för försäljningsutvecklingen av miljöklass 1-bilar.

Motortestcenter uppger att det finns tendenser till att de som i dag certifierar någon bil i en bättre miljöklass i en nära framtid sannolikt kommer att gå över till att typgodkänna enligt EG:s bestämmelser. Även i bilannonser i dags- och motorpressen används som försäljningsargument att fordonen uppfyller nästa generation Europabestämmelser (EU 96).

2.1.2 Tunga fordon

Introduktionen av tunga miljöklassade fordon har dock gått sämre. Bilindustrin har hänvisat till ett antal initialproblem, som t.ex. att de ekonomiska styrmedlens utformning inte ger tillräckliga incitament för utveckling av fordon i miljöklasserna 1 och 2. Kraven på tillverkaransvar och reningsutrustningens hållbarhet motverkar också tillverkning och certifiering av miljövänligare fordon. Regeringen har den 18 november 1993 med anledning härav beslutat att för bilar av 1993 och 1994 års modeller skall kontrollen av hållbarhetskraven avse de gränsvärden som gäller för miljöklass 3. Syftet härmed har varit att underlätta en frivillig miljöklassning i någon av de bättre miljöklasserna.

Även skattesystemets konstruktion har föranlett kritik. Nybilsför-

säljningen under åren 1992 och 1993 av både tunga och lätta fordon har minskat kraftigt på grund av lågkonjunkturen. När det gäller motorer till tunga fordon har det t.o.m. juni 1994 utfärdats 40 godkännanden för 1994 års modeller. Inte någon av dessa är godkända i miljöklass 1 eller 2. Försäljningsuppgången av tunga fordon innevarande år t.o.m. juni 1994 avser modeller som inte omfattas av de nya skattereglerna. Som jag har redovisat tidigare beslutade riksdagen i december 1993 att den nya försäljningsskatten inte skulle tas ut på tunga fordon av 1993 års och tidigare års modeller.

2.1.3 Miljöklassystemet med tillhörande ekonomiska styrmedel ändras inte

Det har från olika håll bl.a. Naturvårdsverket, åkerinäringen och bilindustrin hävdats att utformningen av systemet med ekonomiska styrmedel inte medför de miljöeffekter som eftersträvas. Detta gäller framför allt för de tunga fordonen.

Naturvårdsverket har i juni 1992 föreslagit att utformningen av de ekonomiska styrmedel som är kopplade till miljöklasserna för tunga fordon ändras så att stimulansen sker genom subventioner i stället för avgifter och att subventionerna finansieras med avgifter på den äldre fordonsparken. Jag har under utredningsarbetet hittills inte funnit något skäl att ändra inriktningen av nuvarande ekonomiska styrmedel.

2.1.4 Informationen om miljövänligare fordon behöver förstärkas

En allmänt ökande insikt om miljöproblemen gör att många människor i dag är beredda att aktivt bidra till en bättre miljö genom att förändra sitt levnadssätt i större eller mindre omfattning. Åtskilliga enkätundersökningar visar att bilen i de flesta fall upplevs som ett miljöproblem. Samtidigt anser flertalet att ett samhälle utan bilen inte skulle fungera. I de annonser som förekommer i såväl fackpress som

dagspress framgår det ytterst sällan i informationen om en speciell bilmodell att den är godkänd i en viss miljöklass eller att denna modell även går att utrusta med en mer miljövänlig motor. Tendenser finns i stället att aktivt informera om att bilarna uppfyller de fastställda framtida Europakraven. Den splittrade informationen försvårar givetvis för konsumenterna att göra ett val mellan mer eller mindre miljöanpassade fordon. Information om en bils miljöklasstillhörighet m.m. bör kunnas utnyttjas i konkurrenssyfte. Konsumenten får härigenom kännedom om att biltillverkaren dels tar sitt miljöansvar, dels använder sig av bästa tillgängliga teknik.

Redan i dag är tillverkare och generalagenter skyldiga att deklarera en bils bränsleförbrukning enligt Konsumentverkets föreskrifter (KOVFS 1988:1). Detta gäller både vid annonsering och på försäljningsstället.

Konsumentverket och Bilindustriföreningen har under hösten 1993 och våren 1994 haft överläggningar om att minska bränsleförbrukningen med samtliga leverantörer av nya personbilar. Det träffades inte någon överenskommelse om att sänka bränsleförbrukningen. Däremot har bilindustrin åtagit sig att ange ett fordons miljöklasstillhörighet.

2.2 Skattepliktiga fordon

2.2.1 Gällande ordning

Lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon (LFM) reglerar skatteuttaget på motorfordon. Försäljningsskatt utgår för personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar. Skatten beräknas efter fordonets tjänstevikt — för tyngre fordon totalvikt — och påverkas av vilken miljöklass fordonet hänförs till. De beteckningar som används i LFM har samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595). Med miljöklasser avses de klasser som anges i 2 a § bilavgaslagen (1986:1386).

Lätta fordon

Försäljningsskatten för motorfordon tas i dag ut med 6 kr 40 öre per kg tjänstevikt. För den genomsnittliga personbilen med en tjänstevikt på ca 1 150 kg uppgår skatten till ca runt 7 000 kr. Förmånen vid beräkning av försäljningsskatt för bilar i miljöklass 1 uppgår för närvarande till 4 000 kr jämfört med skatten för miljöklass 2. I förhållande till miljöklass 3 är skatterabatten 6 000 kr. Effekterna av skatteskillnaderna förstärks genom att mervärdesskatt tillkommer.

Förutom för personbilar tas i dagens system försäljningsskatt ut även för lätta lastbilar med skåpkarosseri och för lätta bussar. Detta gäller för fordon med en totalvikt om högst 3 500 kg. Skattesatsen är densamma som för personbilarna.

För lätta lastbilar, dvs. sådana fordon där totalvikten inte överstiger 3 500 kg, och som är försedda med flak är skattekonstruktionen något annorlunda. När miljöklassindelningen infördes togs inte någon försäljningsskatt ut för den här kategorin fordon. Det var därför inte möjligt att på samma sätt som för andra lätta fordon differentiera skatten. Skatteuttaget fastställdes i stället till 6 000 kr i miljöklass 3 och 4 000 kr i miljöklass 2 medan det inte tas ut någon skatt i miljöklass 1. Vidare sänktes kilometerskatten för dessa fordon för att göra systemet intäktsmässigt neutralt. Dessa fordon särbehandlas också i mervärdesskattehänseende för skattskyldiga till skillnad från vad som gäller för andra lätta fordon genom att den ingående skatten får dras av.

Tunga fordon

Fr.o.m. 1994 års modell tas skatt ut i miljöklasserna 2 och 3 för dieseldrivna tunga (totalvikt över 3 500 kg) lastbilar och bussar. I miljöklass 1 tas däremot inte någon skatt ut. Om totalvikten är högst 7 000 kg tas skatt ut i miljöklass 2 med 6 000 kr och i miljöklass 3 med 20 000 kr. Vid högre vikt är skatten i stället 20 000 kr resp. 65 000 kr.

Beskattningsförfarande

Beskattningsförfarandet anges i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter (LPP). Där finns reglerat hur skatten skall redovisas och betalas in samt regler om kontroll och revision. Vidare kan särskild avgift (skattetillägg) påföras den som lämnar oriktig uppgift till ledning för beskattningsbeslut. Skatteuttaget för olika fordonskategorier framgår i nedanstående sammanställning.

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

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

Även eldrivna fordon omfattas av systemet genom att skatten härför beräknas efter miljöklass 1. Vid beräkning av försäljningsskatten för elfordon inräknas dock inte batterivikten (2 § andra stycket LFM).

2.2.2 Ett nytt system för uttag av försäljningsskatt på motorfordon

Riksskatteverket har i rapporten Försäljningsskatt på motorfordon i ett EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10) föreslagit att försäljningsskatten tas ut i samband med att ett fordon tas i bruk första gången, dvs. vid registreringen eller, om det avställs, när avställningen upphör. Skatten skall beräknas med ledning av uppgifter som finns i bilregistret. För att begränsa antalet skattskyldiga anser verket det vara lämpligast att låta yrkesmässiga tillverkare och importörer vara skattskyldiga. Är det fråga om privat tillverkning eller import skall i stället ägaren vara skattskyldig. Detta system skall tillämpas oavsett varifrån fordonen kommer. Någon beskattning i samband med införseln till landet blir då inte aktuell, vilket är en förutsättning för ett medlemskap i EU. Beskattningsmyndighet föreslås även i fortsättningen bli Skattemyndigheten i Kopparbergs län. Något deklarationsförfarande enligt dagens bestämmelser anser Riksskatteverket inte behövas utan Vägverket kan på samma sätt som i fråga om fordonsskatten debitera försäljningsskatten med ledning av uppgifterna i bilregistret.

Enligt förslaget skall totalvikten i stället för tjänstevikten utgöra grunden för skatteberäkningen. Dessutom föreslås vidare att alla lätta lastbilar behandlas likformigt vid skatteberäkningen samt att motorcyklarna undantas från försäljningsskatt samtidigt som fordonsskatten höjs för dessa. För de lätta fordonen föreslår verket att också skrotningsavgiften enligt bilskrotningslagen (1975:343) likformas och samordnas med uppbörden av försäljningsskatten.

2.3 Det ekonomiska utrymmet för en differentierad fordonsskatt och en stimulans till fordon med mycket låga utsläpp

2.3.1 Medel för en differentierad fordonsskatt

Kraven för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar i miljöklass 1 i det svenska systemet är mer långtgående än dem som kommer att gälla i EG från och med år 1996. EG har ännu inte beslutat om avgaskraven för år 2000 men de väntas i princip motsvara kraven i miljöklass 1. EG-bestämmelserna om ekonomiska styrmedel innebär att vi därför inte kan behålla skatteförmånen i försäljningsskattesystemet i miljöklass 1 under en övergångsperiod fram till dess att EG fattat beslut om dessa krav. Enligt direktiv 94/12/EG skall detta ske senast den 30 juni 1996 för personbilar m.fl. lätta fordon. Det visade sig i förhandlingarna inte vara möjligt att för svenskt vidkommande få fortsätta att tillämpa de svenska reglerna under övergångsperioden mellan den 1 januari 1995 och den 30 juni 1996.

Det krävs dessutom tekniska anpassningar av de svenska reglerna, bl.a. vad gäller certifieringsmetod för mätning av emissioner.

Utgångspunkten för mitt uppdrag i den del som rör en övergång från en differentierad försäljningsskatt till förmån för lätta fordon i miljöklass 1 till motsvarande differentiering av fordonsskatten bör vara att den ökning av statens kostnader som ett sådant förslag medför skall motsvaras av de ökade skatteinkomster som blir följden av att skatterabatten på försäljningsskatten inte kan lämnas under tiden den 1 januari 1995—den 30 juni 1996.

Som framgått i avsnitt 2.1.4 har introduktionen av miljöklass 1-bilar gått trögt. Hittills i år har drygt 180 bilar sålts i denna kategori. Uppgifterna om framtida försäljningar varierar också avsevärt.

Det finns i dag fordon på den svenska marknaden som uppfyller kraven i miljöklass 2. Enligt vad jag har erfarit från återförsäljare och importörer väljer tillverkaren med hänsyn till risken för ökade kostnader i samband med ett utökat tillverkaråtagande att inte certifiera

i någon bättre miljöklass utan låter certifiera bilen enligt de obligatoriska kraven. En annan bidragande orsak till att antalet bilmodeller i miljöklass 1 är så litet är att biltillverkarna nu avvaktar de kommande 2000-kraven inom EU. Förändringen i miljöklassystemet till följd av förhandlingsuppgörelsen om medlemskap är dessutom en starkt bidragande faktor.

Beräknad andel miljöklass 1-fordon

Efter de kontakter utredningen haft med olika tillverkare och generalagenter i Sverige och med hänsyn till ett eventuellt medlemsskap i EU bedömer jag möjligheterna som mycket små att ytterligare fordonsmodeller i miljöklass 1 under den aktuella perioden skulle komma ut på den svenska marknaden. Till stöd för denna uppfattning ligger bl.a. de uppgifter som Motortestcenter lämnat till utredningen.

Saab Opel Sverige AB uppger att försäljningen av Saab 900 Turbo innevarande år beräknas till runt 1 000 bilar. För år 1995 väntas försäljningen fördubblas medan företaget för första halvåret 1996 endast gör en försiktig uppskattning till runt 1 000 bilar. Antalet försålda miljöklass 1-bilar från Saab Opel Sverige AB skulle därmed kunna uppskattas till ca 3 000.

Svenska Honda Bilimport AB är det andra bolaget på marknaden som saluför en miljöklass 1-bil. För år 1995 uppges den beräknade försäljningen till 250 bilar. I likhet med Saab Opel Sverige AB vågar man inte närmare spekulera i försäljningen för år 1996 men anser runt 150 försålda miljöklass 1-bilar för första halvåret som möjligt.

Jag har valt att som underlag för beräkning av tillgängliga medel utgå från de prognoser som de två hittillsvarande tillverkarna lämnat för år 1995 och första halvåret 1996 i fråga om antalet försålda miljöklass 1-fordon. Jag har velat redovisa de beräkningar som ligger till grund för den medelsram som skall utgöra grunden för mina förslag. Det säger sig självt att detta endast är prognoser och att det faktiska utfallet kan bli annorlunda. I det följande utgår jag från att antalet försålda miljöklass 1-bilar den aktuella perioden kommer att uppgå till 3 400. Detta motsvarar inte den prognos som gjordes när

miljöklassystemet introducerades. Regeringen bedömde då att marknadsandelen för de bättre miljöklasserna inom några år borde ha blivit betydande (jfr prop. 1990/91:156). Det ändrade finansiella stödet för bilar i miljöklass 1, EES-avtalet och eventuellt medlemskap i EU kan potentiellt ha avhållit tillverkare från att certifiera modeller i den renaste klassen. Storleken av detta bortfall är givetvis mycket svår att beräkna.

Den slopade försäljningsskatten uppgår till 4 000 kr per bil

Så som miljöklassystemet med tillhörande ekonomiska styrmedel är utformat uppkommer frågan om skatterabatten i miljöklass 1 skall anges i förhållande till miljöklass 2, 4 000 kr, eller i förhållande till miljöklass 3 och därmed vara 6 000 kr. Med den omläggning av skatteförfarandet som jag föreslår i det följande kommer emellertid försäljningsskatten för miljöklass 1-fordon att tas ut efter samma skattesats som gäller för miljöklass 2-fordon. De kommer därmed i åtnjutande av den lägre försäljningsskatten för denna miljöklass. Som underlag för en differentierad fordonsskatt har jag därför utgått från 4 000 kr. Effekterna av en högre mervärdesskatt bör också beaktas.

Sammantaget innebär detta att de medel som skulle stå till förfogande för dels en differentiering av fordonsskatten, dels ett särskilt stöd för fordon som möter mycket högt ställda miljökrav, uppgår till 13,6 milj. kr exkl. mervärdesskatteffekten.

Statskassan har fått en inkomstförstärkning

Regeringen bedömde vid introduktionen av systemet med ekonomiska styrmedel att försäljningsskatten borde bli intäktsmässigt neutral vad avser de tre första årsmodellerna efter det att miljöklassystemet införts, dvs. för årsmodellerna 1993—1995. Regeringen uttalade också att skatterabatten borde bidra till en betydande andel fordon i de bättre miljöklasserna. Antalet försålda bilar i miljöklass 3 skulle successivt minska till förmån för fordon i de miljövänligare klasserna. För senare årsmodeller framhöll regeringen att frågan om de ekonomiska styr-

medlen ånyo måste övervägas (jfr prop. 1990/91:156). Utvecklingen har emellertid blivit en annan. Merparten av de sålda personbilarna är fortfarande miljöklass 3-fordon, vilket inneburit att skatteuttaget från augusti 1992 t.o.m. juni 1994 givit ett överskott till statskassan med drygt 400 milj. kr. Som systemet är utformat skulle en del härav åtgå till att finansiera den förväntade ökningen av miljöklass 1-bilar under den senare delen av perioden. Med ledning av de prognoser jag tagit som grund för försäljningsutvecklingen av miljöklass 1-bilar för resten av år 1994 står det klart att systemet inte kommer att bli intäktsmässigt neutralt för åren 1993 och 1994. Med ledning av försäljningssiffrorna av miljöklasserna 1 och 3 t.o.m. juni 1994 kommer överskottet för hela året att bli betydligt större. För år 1995 kan inte det uppkomna överskottet för hela året utnyttjas för att inom ramen för systemet finansiera en ökad försäljning av miljöklass 1-fordon som en följd av ett eventuellt förestående medlemskap i EU. Dessa medel bör enligt min mening därför kunna användas på annat sätt för att stimulera utvecklingen av miljövänligare fordon. Jag återkommer med eventuella förslag i nästa betänkande.

2.3.2 Fördelningen av det ekonomiska utrymmet

Jag har i underlaget för en differentiering av fordonsskatten utgått från skatteskillnaden mellan miljöklass 1 och 2 eller 4 000 kr. I mitt uppdrag ingår emellertid dessutom att föreslå ett system för stöd till sådana fordon med mycket låga utsläpp. Till de uppgifter som ingår i mitt uppdrag enligt de ursprungliga direktiven (dir. 1993:64) hör att överväga hur en komplettering av miljöklassystemet med en eller eventuellt flera miljöklasser med mycket långtgående miljökrav skall utformas. Jag återkommer emellertid härtill först i nästa betänkande.

Trots att el- och hybridfordon erbjuder fördelar från såväl miljöskydds- som energieffektivitetssynvinkel har de ännu inte fått något egentligt marknadsgenombrott. Flera projekt pågår för närvarande i syfte att stimulera till inköp av sådana fordon och olika former av bidrag utgår i dessa sammanhang. För fordonen skall i sedvanlig

ordning försäljningsskatt erläggas.

Jag avser därför att basera mina förslag på följande utgångspunkter. Av den sammanlagda skatteskillnaden mellan miljöklasserna 1 och 2 utnyttjas merparten för en differentiering av fordonsskatten medan resterande medel används för ett system för stöd till elfordon. Konstruktionen av resp. system redovisar jag dels i det följande, dels i kapitel 3.

2.4 Förslag till en differentierad fordonsskatt

2.4.1 Försämras miljöstyrningen?

En bärande tanke med miljöklassningen av fordon och den därmed sammanhängande differentieringen av försäljningsskatten är att ta tillvara den tekniska utvecklingen. Avgaskraven i de bättre miljöklasserna skall baseras på bästa tillgängliga teknik i syfte att få bilar med bästa möjliga miljöegenskaper vid varje givet tillfälle. Skillnaderna i försäljningsskatt skall i princip motsvara skillnaderna i kostnader för den avgasutrustning m.m. som bilar i miljöklass 1 behöver. Merkostnaden för de ytterligare reningsstegen har angetts till mellan 1 000—10 000 kr.

Ekonomiska styrmedel anses vara att föredra framför reglering i ett antal avseenden. En central egenskap hos ekonomiska styrmedel är att det överlåts till de enskilda hushållen och företagen att välja vilka konkreta anpassningar som skall företas. Ekonomiska styrmedel ger också kontinuerliga incitament till fortsatt avgasrening och bidrar därigenom även till en snabbare utveckling av renare teknik. Att på sätt som mitt uppdrag anger, omfördela skatterabatten på försäljningsskatten till den årliga fordonsskatten med den givna skattebasen och enbart avseende nybilsförsäljningen gör att jag ifrågasätter miljönyttan av en sådan åtgärd. Samtidigt som spelreglerna ändras för biltillverkarna går också instrumentet att tydligt informera biltillverkarna om statsmakternas ambitionsnivå i fråga om olika utsläpp i framtiden delvis förlorat. Å andra sidan kan det finnas fördelar med att

differentiera fordonsskatten men det kräver ytterligare överväganden från min sida. En sådan ordning bör enligt min mening sannolikt inriktas på en differentiering med hänsyn till fordonens miljöegenskaper och avse hela fordonsparken. Det förslag jag nu avger avser endast en begränsad tid, och är en följd av medlemskapsförhandlingarna.

2.4.2 Fordonsskatten

Bestämmelser om uttag av fordonsskatt finns i fordonsskattelagen (1988:327). Fordonsskatten är en fast skatt som tas ut med visst belopp för en tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet används under perioden, dock inte under den tid ett fordon är avställt. Skatten tas ut med belopp som varierar med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Fordonsskatten tas ut efter tjänsteviktsintervall och skatteuttaget varierar mellan 355 kr för fordon med en skattevikt på upp till 900 kg upp till 2 785 kr för en skattevikt på 3 500 kg. Av praktiska skäl bör ett system med en differentierad fordonsskatt till förmån för miljöklass 1-bilar anknyta till redan existerande system.

För personbilar och traktorer gäller tjänstevikten som skattevikt. För lastbilar, bussar och släpvagnar är däremot skattevikten lika med totalvikten begränsad av den bruttovikt som är tillåten på väg som tillhör bärighetsklass I. Totalvikten är tjänstevikten plus fordonets maximilast. Det är den vikt som fordonstillverkaren anger med hänsyn till den last ett fordon är konstruerat för. Genom begränsningen till tillåten bruttovikt, blir skattevikten inte heller högre än vad som är tillåtet på vägen. Med anledning härav har Riksskatteverket i rapporten Försäljningsskatten i EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10) ansett att ett fordons totalvikt är ett bättre underlag för skatteberäkningen än tjänstevikten.

Med tjänstevikten som grund betalas ingen skatt för vad fordonet får lasta. Det framstår enligt verket som riktigast att beräkna skatten efter totalvikten. Det blir också lättare att göra jämförelser av skattenivån

mellan olika fordonsslag. Genom Riksskatteverkets förslag kommer fordonsbeskattningen generellt att baseras på totalvikten. En övergång till totalvikt anknyter till föreslagna EG-regler på området. Det innebär att totalvikten i allt väsentligt blir ett gemensamt begrepp vid typgodkännanden av fordon.

2.4.3 En rabatterad fordonsskatt under fordonets livslängd

Förslag till en skatterabatt på fordonsskatten skall både uppfattas som rättvist och vara enkelt att administrera. Det bör också utformas så att stimulanseffekten i möjligaste mån kan bibehållas, eftersom försäljningspriset för miljöklass 1-bilar till följd av de ändrade skattereglerna kan komma att höjas. I dag är det detsamma för en miljöklass 1-bil som för de mindre miljövänliga fordonen.

En skatterabatt på fordonsskatten kan utformas på olika sätt. Uttaget av fordonsskatt per år i relation till det belopp eller 4 000 kr som jag utgår från för en differentiering av skatten är avsevärt lägre. Spannet i skatteuttag är så stort att t.ex. en uppdelning av beloppet på fem år skulle innebära att innehavare av fordon i de lägre skatteklasserna helt eller delvis skulle gå miste om den extra stimulansen en skatterabatt skulle ge medan de tyngre fordonen skulle få en för hög avräkning. Dagens skatterabatt märks inte påtagligt för den enskilde på samma sätt genom att den ingår i försäljningspriset. Vid en övergång till en differentierad fordonsskatt blir möjligheterna till jämförelser större. Att de tyngre fordonen därmed gynnades oskäligt skulle kunna uppfattas som orättvist. De principer som enligt min mening måste ligga till grund för ett förslag till en differentierad fordonsskatt är att det kan uppfattas som ett incitament att välja en miljövänligare bil samtidigt som rättvisekravet skall tillgodoses.

Det finns en möjlighet att i varje viktintervall ange en viss rabatt. Med den kännedom om marknadsläget för den aktuella perioden där antalet miljöklass 1-bilar begränsar sig till två viktklasser förefaller det inte ändamålsenligt att bygga upp ett detaljerat system för denna korta period.

En annan tänkbar lösning är att sätta fordonsskatten till 0 kr under samma period som tillverkaransvaret enligt bilavgaslagen sträcker sig. Återigen lägger de varierande skattebeloppen hinder i vägen för att någorlunda motsvara den nuvarande skatterabatten på 4 000 kr.

Fordonsskatten kan också differentieras på samma sätt som i dag sker regionalt och att skatt skall erläggas med det belopp som överstiger 384 kr (14 § fordonsskattelagen). Det innebär att fordon i de lägre viktklasserna, knappt 8 %, är befriade från fordonsskatt inom dessa områden.

Den närmast till hands liggande lösningen är ändå att utgå från ett fordons livslängd, som anges till ca 15 år. En realvärdesäkring av försäljningsskatten på samma sätt som för bl.a. miljöskatter inom energiområdet har inte skett. Värdet av den nuvarande skatterabatten kommer genom inflationen därmed att urholkas. För att realvärdet på skatterabatten skall hållas konstant under fordonets hela livslängd har hänsyn tagits till en förväntad förändring i prisnivån. Jag har härvid utgått från regeringens bedömning av utvecklingen av konsumentprisindex för år 1995 — 2,7 — i kompletteringspropositionen (prop. 1993/94:150). Det ger en omräkningskoefficient på 1,24 som utgör ett medelvärde på skatterabatten som genom mina förutsättningar sammanlagt uppgår till 13,6 milj. kr under den aktuella perioden (jfr avsnitt 2.3.1). Det belopp som skulle stå till förfogande för en differentiering av fordonsskatten uppgår därmed till 16,9 milj. kr. Effekten av mervärdesskatteuttaget — 25 % på 13,6 milj. kr — ger ytterligare 3,4 milj. kr. Sammanlagt kan det ekonomiska utrymmet för mitt uppdrag i denna del anges till 20,3 milj. kr.

Om jag toge hela detta utrymme i anspråk för en differentiering av fordonsskatten skulle rabatten kunna sättas till ca 400 kr per fordon och år. I mitt uppdrag ingår emellertid också att undersöka hur man med tillgängliga medel skall kunna utforma ett system för stimulans till fordon med mycket låga utsläpp. Jag har därför valt att lägga mig på en lägre nivå.

Fördelat på antalet fordon och år kan med denna utgångspunkt fordonsskatten i resp. viktsintervall ges en skatterabatt som motsvarar drygt 300 kr årligen oavsett skatteviktklass. Kostnaden för mitt förslag

i denna del uppgår därmed till 15,3 milj.kr. Det finns klara fördelar med denna konstruktion. Flertalet skatteviktklasser ryms inom systemet. En enhetlig fordonsskatt på det sätt Riksskatteverket föreslagit i Försäljningsskatt på motorfordon i ett EG-perspektiv (RSV Rapport 1993:10) rubbar inte heller systemet om detta också skulle bli regeringens förslag. Det kan vidare inte anses diskriminera mellan bilmodeller oavsett om det rör sig om importerade eller inhemskt tillverkade bilar. En differentiering av fordonsskatten förbehållen endast de fordonsmodeller som nu finns tillgängliga på marknaden hade sannolikt kunnat uppfattas som ett indirekt handelshinder.

Mitt förslag i denna del kräver författningsändringar i såväl 8 § försäljningsskattelagen som fordonsskattelagen.

Om mina antaganden i det föregående skulle överträffas av fler sålda fordon i miljöklass 1 kommer de ökade inkomsterna från försäljningsskatten att kompensera bortfallet i fordonsskatten.

2.4.4 EG och ekonomiska styrmedel

I preambeln till direktiv 94/12/EG angående åtgärder mot föroreningar från motorfordon framhålls att medlemsländerna i syfte att stimulera introduktionen av fordon som möter de framtida krav som beslutats av gemenskapen har rätt att använda ekonomiska styrmedel. De måste dock vara utformade på ett sådant sätt att de inte strider mot föreskrifterna i Romfördraget och därmed snedvrider handeln på den inre marknaden. Föreskrifterna om ekonomiska styrmedel påverkar emellertid inte medlemsländernas rätt att låta den årliga fordonsskatten differentieras med avseende på emissioner och partiklar.

Inom EG finns bestämmelser om en informationsprocedur för att upplysa om regler som kan ge upphov till hinder för varuutbytet och att förebygga nya sådana hinder i direktiv 83/189/EEG. Kommissionen skall informeras om planer på att införa eller ändra sådana ekonomiska styrmedel som faller under artikel 3 i direktivet. Däremot anges inte någon förhandsanmälan av fordonsskatten. I samband med EU:s miljöministermöte i december 1993 gjorde EG-kommissionen ett

uttalande som innebär att kommissionen förbehåller sig rätten att undersöka hur en differentierad fordonsskatt påverkar den inre marknaden.

2.4.5 Administration m.m.

Vägverkets trafikregisterenhet är ansvarig för uppbörden och redovisningen av fordonsskatt. Uttaget av fordonsskatt baseras på de uppgifter som finns i bilregistret, vari bl.a. ett fordons miljöklasstillhörighet framgår. I Vägverkets datasystem för fordonsskatten finns bl.a. koder för nedsättning av och befrielse från skatten. Att lägga till ytterligare en kod för skattenedsättningen för miljöklass 1-fordon kan därför ske utan någon resursförstärkning. Vägverket har under utredningsarbetet framfört att det i de lägre viktklasserna med hänsyn till nedsättningen kan bli fråga om mycket små belopp som knappast täcker kostnaderna för verkets hantering för att driva in skatten. Vägverkets trafikregisterenhet anger kostnaden för en debitering till mellan 14 och 15 kr. Som marknaden för miljöklass 1-fordon ser ut att utvecklas är risken i det närmaste obefintlig för en debitering av endast 55 kr, som skulle bli fallet om ett fordon i miljöklass 1 i den lägsta viktklassen skulle komma fram på marknaden under den aktuella perioden. Jag anser därför Vägverkets oro obefogad.

2.5 Författningsändringar m.m.

Eftersom det i förhandlingsuppgörelsen med EU inte anförs andra skäl än att ekonomiska styrmedel endast får inriktas mot av EG redan fastställda framtida avgaskrav och inte mot miljöklassystemet med indelningen i tre klasser, har jag funnit det för gott att inte föreslå någon ändring i systemet. Den hittills tillämpade klassindelningen kvarstår således. Avskaffandet av den skattelättnad som fordon i miljöklass 1 åtnjuter har gjorts genom att den skatterabatt som anges under de olika fordonskategorierna varom här är fråga har utmönstrats

ur lagtexten.

I fordonsskattelagen (1988:327) förs en ny paragraf 7 a in. För att komma i fråga för en nedsättning av fordonsskatten krävs att fordonet registreras i bilregistret och tas i bruk första gången under perioden den 1 januari 1995 t.o.m. den 30 juni 1996 och att det uppfyller avgaskraven i miljöklass 1.

När systemet med miljöklasser infördes var det naturligt att utforma dem med de amerikanska bestämmelserna som förebild. Regeringen uttalade i anslutning härtill att även en västeuropeisk samverkan på bilavgasområdet är angelägen. En anpassning av kravnivåerna i de olika miljöklasserna skulle successivt ske till kommande EG-regler med en bibehållen miljöambition. Regeringen förutskickade också att i takt med att krav på rening motsvarande de svenska bestämmelserna infördes inom EG borde miljöklasserna kompletteras med de gränsvärden och provmetoder m.m. som kommer att tillämpas där. Genom en sådan anpassning till kommande EG-krav minskar risken för att bilindustrins utvecklingsresurser splittras (jfr prop. 1990/91:156).

Mot bakgrund av detta synsätt och den uppgörelse om medlemskap i EU som träffats kommer miljöklass 2-kraven fr.o.m. juli 1996 att i princip motsvara de obligatoriska kraven inom EG. Enligt min mening bör detta förhållande återspeglas i de svenska bilavgasbestämmelserna så att de vid denna tidpunkt övergår till att bli miljöklass 3. För svenskt vidkommande kommer detta med hänsyn till hur reglerna om ekonomiska styrmedel är utformade inom EG, att innebära att försäljningsskatten för dessa fordon kommer att behöva ökas med 2 000 kr. Det innebär att dagens miljöklass 3-krav inte längre kan tillämpas på nya fordon fr.o.m. denna tidpunkt utan bör utmönstras ur lagstiftningen.

Enligt direktiv 94/12/EG om en ändring av avgasdirektivet (70/220/EEG) för lätta fordon skall de avgaskrav som skall gälla från år 2000 inom unionen vara beslutade senast den 30 juni 1996. Av artikel 4 punkten 1 i nämnda direktiv anges riktlinjerna för ytterligare skärpningar av avgaskraven från och med år 2000. Får dessa riktlinjer fullt genomslag i 2000-kraven innebär det att dagens miljöklass 1-krav stämmer överens med EG:s bestämmelser. Försäljningsskatten kan

därmed ånyo differentieras till förmån för den klass som då skulle komma att bli miljöklass 2. Detta gör att jag ifrågasätter det ändamålsenliga i att införa ytterligare en eller flera miljöklasser utöver dagens system för de mest miljövänliga fordonen. Jag återkommer i nästa betänkande med mina överväganden om hela det svenska miljöklassystemet.

Kravnivåer inom EG och i Sverige

	Obligatorisk		**Frivillig**	
År	Sverige	EU	EU	Sverige
2004	BAT	= BAT		
2000	Mk1	EU 2000	BAT	= BAT
1996	Mk2	94/12	EU 2000	Mk1
1994	Mk3	91/441	94/12	Mk2

3 Inköp av elbilar stimuleras

Mina förslag i sammanfattning

El- och hybridfordon uppvisar fördelar vid användning i tätortstrafiken genom att avgaser och buller i det närmaste elimineras. Lägre energikostnader och minskat beroende av fossila bränslen är andra positiva faktorer. Det finns också nackdelar som avvikande trafikbeteende, ökad trafiksäkerhetsrisk och emissioner någon annanstans beroende på metoden för generering av den elektriska energin.

Oaktat en massiv satsning av statliga medel för utveckling och utprovning av eldrivna fordon via KFB och NUTEK krävs stimulansåtgärder för att få till stånd en elbilsmarknad. De eldrivna fordonens särskilt goda miljöegenskaper motiverar en i skattehänseende förmånligare behandling än den som gäller för konventionella fordon. Försäljningsskatten föreslås därför slopad under en treårsperiod med början den 1 januari 1995 för sådana elfordon som drivs med batterier som laddas från en stationär källa och som motsvarar beteckningen bil i fordonskungörelsen. Elfordonen föreslås däremot inte erhålla en rabatt på fordonsskatten motsvarande den som skall gälla för miljöklass 1-fordon med förbränningsmotor.

3.1 Miljöklassystemet och eldrivna fordon

El- och hybridfordon erbjuder inom vissa användningsområden fördelar framför fordon som drivs med enbart förbränningsmotorer. De mest påtagliga fördelarna för användning i tätortstrafik uppges vara

- i det närmaste eliminerade lokala avgasutsläpp
- starkt reducerad bullernivå
- minskat beroende av petroleumprodukter
- minskade direkta energikostnader.

Elfordon uppvisar enligt utvärderingar också vissa nackdelar, främst när de framförs i en normal trafikmiljö. Som exempel härpå kan nämnas

- avvikande uppträdande i trafik (hastighet, acceleration)
- så låg bullernivå att vissa grupper av trafikanter inte upptäcker fordonen i tid
- i många fall sämre skydd för förare/passagerare
- inte självklart att emissionsmässiga fördelar finns när förbränningsmotorn används i hybridfordon
- emissioner någon annanstans beroende på metoden för generering av den elektriska energin, t.ex. vattenkraft, råolja.

För egen del anser jag att risken för trafikolyckor till följd av elfordonens tysta framfart snarare är att hänföra till dagens bullrande trafiksystem än den låga ljudnivån.

Erfarenheterna från flottförsök med elfordon för reguljära transporter finns från ett flertal länder inkl. Sverige. Initiativet till eldrift av fordon har i flertalet fall tagits av elenergiproducenter eller -distributörer, som genom en ökad elfordonsdrift kan skapa en ny marknad. I andra fall har statliga organ med ansvar för forskning och utveckling, kommuner och transportorganisationer startat mer eller mindre omfattande projekt. För svenskt vidkommande gäller storstads-

samarbetet inom STEG, NUTEK:s teknikupphandlingsprogram och Kommunikationsforskningsberedningen (KFB).

Miljöklassystemet med tillhörande ekonomiska styrmedel omfattar endast fordon som är försedda med förbränningsmotor. Till denna kategori räknas också elhybridfordon. Eldrivna fordon hänförs i beskattningshänseende till miljöklass 1. Vid beräkningen av försäljningsskatten får dock tjänstevikten reduceras med vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman batterierna.

En överföring av skattedifferentieringen för miljöklass 1-bilar från försäljningsskattelagen till fordonsskattelagen väcker frågan om även elbilar skall omfattas av mitt förslag i denna del eller om man på annat sätt skall stimulera utvecklingen av en elbilsmarknad.

När miljöklassystemet infördes ansågs det inte föreligga något behov av en särskild miljöklass för fordon med mycket låga utsläpp. I dag är situationen en annan. Miljödebatten inriktas i allt högre grad på biltrafikens luftföroreningar. För att minska trafikens utsläpp har fordon som kan drivas med alternativa drivmedel och kanske särskilt elfordon alltmer uppmärksammats som en lösning på dessa problem.

3.2 Ökat intresse för elbilar

Den tekniska utvecklingen av el- och hybridfordon är sedan ett par år tillbaka intensiv. Orsaken är främst de successivt skärpta avgaskraven i Kalifornien, där minst 2 % av alla fordon som säljs fr.o.m. år 1998 skall uppfylla kraven enligt bestämmelserna för nollemissionsfordon (Zero - emission vehicle — ZEV). Andelen höjs sedan till 10 % år 2003. Flera delstater i USA har för avsikt att följa efter Kalifornien. El- och hybridfordon har en potential att ge väsentligt lägre utsläpp än fordon drivna med konventionell teknik. De lämpar sig därför särskilt bra för tätorter.

I ett flertal länder i Europa, däribland Danmark, Frankrike, Tyskland, Italien, Schweiz och Österrike ökar intresset för en användning av elbilar i större skala. Introduktionen har delvis under-

lättats tack vare ett aktivt samhällsstöd. Stödet omfattar både direkta inköpsstöd och stöd till forskning och utveckling.

STEG

Under de första åren på 1990-talet inledde de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö ett samarbete med Sydkraft AB för att på olika sätt stimulera elbilsanvändningen och bildade Storstädernas elfordonsgrupp (STEG). För den demonstrationsverksamhet som bedrivits i de tre storstäderna har bidrag utgått från den förutvarande Styrelsen för teknisk utveckling, som numera är en del av NUTEK. Projekten har emellertid inte löpt helt enligt de ursprungliga planerna. Målet t.ex. i Göteborg var 200 elbilar år 1995 för att några år senare uppgå till 1 000 elfordon. I dag rullar ett tiotal sådana fordon på Göteborgs gator. Även i Stockholm och Malmö har en viss fördröjning av projekten skett.

NUTEK

NUTEK har initierat ett teknikupphandlingsprogram i syfte att stimulera inköp av el- och hybridfordon i Sverige. Förutom stöd till utformande av kravspecifikationer m.m. för personbil och kombibil med el- eller hybridsystem har NUTEK avsatt ytterligare 28 milj. kr av medlen inom Programmet om en effektivare energianvändning till stöd för inköp av totalt 1 000 fordon. Stödet från NUTEK riktar sig mot fordonens energieffektivitet och miljövänlighet. Det fördelar sig så att bidrag utgår med 15 000 kr till personbil/kombibil och med 30 000 kr till skåpbil/minibuss.

42 organisationer och företag har anmält ett intresse för att i ett första skede köpa in sammanlagt 200 bilar. Anbudstiden för tillverkare att delta i upphandlingsprojektet löpte ut den 31 maj 1994. På begäran har emellertid anbudstiden för skåpbilen/minibussen förlängts till den 1 augusti 1994. Vinnande el- och hybridbil utses i november 1994. Redan år 1995 skall åtta fordon av vardera fordonstypen utprovas. Huvudserien av de 200 fordon som upphandlingen rör levereras först

under åren 1996 och 1997. Programmet har betecknats som världens största upphandling av elbilar.

KFB

Våren 1993 fick KFB i uppdrag att i samråd med NUTEK och Naturvårdsverket inleda ett fyraårigt demonstrationsprogram med el- och elhybridbilar. För ändamålet avsattes sammanlagt 120 milj. kr (jfr prop. 1992/93:179, bet. 1992/93:TU 34, rskr. 1992/93:397). KFB:s forsknings- och demonstrationsprogram har som strategi valt att betona utveckling och demonstration av el- och hybridfordon. Det omfattar såväl personbilar som lastbilar och bussar. För att få erfarenheter av hur elbilar används och om behovet av infrastruktur, service m.m. kommer 60 elbilar att demonstreras i Göteborg och Malmö. Efter hand kommer motsvarande antal hybridfordon att ingå i demonstrationer, bl.a. med kommunerna i STEG som deltagare. De ansöker även om fortsatt stöd från KFB:s projektmedel för den försöksverksamhet med elbilsdrift som påbörjades år 1991. Följande huvudinriktningar sammanfattar det förslag till demonstrationsprogram som KFB tagit fram stöd till

1) basprogram i Göteborg och Malmö,
2) specialprogram för att pröva elfordon på flera orter i landet,
3) utveckling och demonstration av elhybridfordon och häri ingår såväl lätta som tunga fordon och
4) utvärdering av demonstrationsprogram.

3.3 Elbilsmarknaden

Marknadsföringen av elbilar har intensifierats. I Sverige finns i dag närmare 100 fordon med eldrift. Under år 1993 registrerades ett 50-tal elbilar, främst danska KEWET och tjeckiska Favorit. Kontakten med några leverantörer tyder på en ökad försäljning framöver. Här är dock

inte inräknat den samordnade upphandlingen av 200 bilar som organiseras av NUTEK.

Tillverkare av elbilar har i många fall varit entusiaster med ett begränsat kapital. Intresset finns och tenderar att öka även bland etablerade biltillverkare. Mercedes Benz avser att under år 1995 börja serietillverkning av en elbil. Peugeot-Citroën-koncernen (PSA) har gjort stora investeringar för en serietillverkning av elbilar. Det enda helsvenska alternativet är Solon, en hybridbil med en liten bensinmotor och hittills tillverkad i fem exemplar. Den tekniska utvecklingen mot mer funktionsdugliga elbilar har därmed tagit ytterligare ett steg framåt och bör påskynda introduktionen av elfordon. Batteriets konstruktion och utförande har utvecklats. På många håll har det dock funnits förhoppningar om en ännu snabbare utveckling av batteritekniken. Den är en nyckelfråga för att elbilen skall få ett brett genomslag.

Den bild jag här skisserat över utvecklingen av eldrivna fordon kan leda till att en ny generation av el- och hybridfordon som är mer effektiva och funktionellt mer tillförlitliga kan komma att nå marknaden under en inte alltför avlägsen framtid. I dag är elbilen med hänsyn till den begränsade aktionsradien ett alternativ främst för den som kör korta sträckor, framför allt i storstäderna. Användbarheten av elbilen i praktiskt bruk och kostnaden för inköp och drift betyder mycket för vilket genomslag elbilen skall få framöver.

På den svenska marknaden finns ett antal olika modeller helt eller delvis drivna med elektricitet. Av sammanställningen nedan framgår data m.m. för resp. modell. Dessa fordon deltar inte i NUTEK:s upphandlingsprojekt. De uppfyller inte den kravspecifikation som ställts upp av de i projektet ingående beställarna för att få delta i anbudsförfarandet enligt uppgift från leverantörerna.

Modell	City-el	Kewet	Favorit	Elcat	Porter	Solon
Leverantör/ursprungsland	Bewe Tel 031-119493 Danmark	Kewet Tel 0370-47870 Danmark	Nordiska elfordon Tel 0300-256 35 Tjeckien	Elcat, Frälsev 7 C 01510 Vanda Finland	Transportbilhuset Tel 031-68 50 29 Piaggio, Italien	Solon AB, Tel 0522-892 55 Uddevalla, Sverige
Pris	59 975:-	145 000:-	159 800:-	218 125:-	242 375:-	275 000:-
Fart	55 km/t	70 km/t	80-90 km/t	72 km/t	55 km/t	110 km/t
Räckvidd	30-50 km	30-70 km	60-100 km	70-100 km	80 km	40-60 km
Laddning	8 timmar	6 timmar	12 timmar	12 timmar	12 timmar	7 timmar
Sittplatser	1 (+barn)	2 (eller 1+2)	4-5	2	2 (4 i kombi)	2
Vikt	290 kg	820 kg	1 330 kg	1 285 kg	1 550 kg	950 kg
Mått	1,1 x 7,7 m[1]	1,4 x 2,4 m	1,6 x 3,9 m	1,4 x 3,4 m	1,4 x 3,3 m	1,9 x 4 m
Motor	2,5 kW	7,5 kW	15,4 kW	13 kW	10 kW	15 kW
Batteri, kr	5 000:-/år	6 200:-/år	3 000:-/år	8 000:-/år	7 000:-/år	8 000:-/år
Värme	El 800 W	El 800 W	El	Bensin	Extra	Extra
Övrigt	MC-klassad. Även moped-klass 56 800:- och cab för 62 000:-	Krocktestad, plastkaross	Finns som pick-up för 127 800:-	Konverterad Subaru	Helt ny i Sverige, görs av Piaggio och Daihatsu	Hybridbil. Bensin-elverk ger 60 mils räckvidd

Källa: Råd och rön 5/94.

[1] Leverantören har inte kunnat nås för en kommentar till uppgivna mått.

I de projekt som drivs inom ramen för STEG ingår elbilar som ännu så länge finns i ett mindre antal och som inte säljs på den öppna marknaden. Prisbilden för dessa fordon är helt annorlunda vilket redovisas nedan.

Elbilar som ingår i demonstrationsprojekt i Sverige och i övriga Europa

Modell	Renault express	VW Golf	Citroën AX	Fiat Panda	VW Polo
Tillverkare/ leverantör	Importeras av Volvo, 10 leasas ut av Göteborgs stad till halva priset.	VAG Postfach 38436, Wolfsburg. VAG, Sthlm har sålt 17.	Ines, Fuldatal 12, 34125 Kassel, Tyskland. Se VW Polo!	Fiat, Salzst. 140, 74076 Heilbronn, Tyskland. Tel. 00949-71311070	Ines, Kassel, Tyskland Tel. 00949-561876375
Pris, cirka	310 000:- (150 000:-)	290 000:-	40 000 DM (200 000:-)	40 000 DM (200 000:-)	45 000 DM (225 000:-)
Fart	60 - 80 km/t	100 km/t	100 km/t	70 km/t	130 km/t
Räckvidd	90 - 120 km	50 - 70 km	60 km	53 km	72 km
Övrigt	Fler fordon ska köpas av Göteborg	Ny modell på gång	Citroën satsar stort på elbilar		

Källa: Råd och rön 5/94.

Huvuddelen av elfordonen i Sverige ingår i någon form av demonstrationsprojekt och är lätta distributions- och arbetsfordon. Dessa användningsområden bedöms ha den största marknadspotentialen. Det är främst kommunala förvaltningar, åkerier och andra transportföretag som bedriver sin verksamhet i stadskärnorna och som ännu så länge visat intresse av att delta i olika elbilssammanhang. Ett mycket

begränsat antal innehas av privatpersoner, framför allt till följd av det höga priset.

Det råder enighet om att det behövs kraftiga stimulansåtgärder för att få till stånd en elbilsmarknad.

3.4 Stimulans för elbilar i några andra länder

Danmark

I Danmark skall en allmän registreringsavgift erläggas vid inköp av bil. Avgiften är mycket hög och uppgår till 180 % av bilens försäljningspris. Vid inköp av elbil tas inte denna avgift ut. Denna stimulansåtgärd är begränsad i tiden, i en första etapp t.o.m. år 1994. I maj 1994 har en förlängning av skattebefrielsen skett t.o.m. utgången av 1997 (Lov om ændring af forskellige avgiftslove m.v.; Nr 376).

Frankrike

I La Rochelle pågår sedan december 1993 ett demonstrationsprojekt med 50 elbilar av typ Citroën AX och Peugeot 106. Bilarna leasas till företag, privatpersoner och kommunala förvaltningar. Projektet ingår i den elbilssatsning som görs i Frankrike och som omfattar 22 demonstrationsprojekt. Bakom detta initiativ står franska staten, Electricité de France, Peugeot-Citroën-koncernen (PSA) och Renault SA. Ansvaret mellan franska staten, biltillverkare och kraftindustrin är så fördelat att staten svarar med 500 miljoner franska francs för uppbyggnad av infrastruktur — och laddningssystem. Biltillverkarna svarar för utvecklingen av elbilar.

Italien

Ett lagförslag föreligger om en subvention till fordonsparksägare för inköp av elbilar. Subventionen är begränsad till 1 000 elbilar per år.

Norge

I Norge tas en avgift ut vid import av bilar. Samma gäller för hybridbilar. Den beräknas med utgångspunkt från bilens värde och vikt. Renodlade elbilar är däremot befriade från importavgiften. Batterier är inte undantagna vid beräkning av vikt och på dessa beräknas mervärdesskatt. Lokala initiativ har också tagits för att ytterligare stimulera användningen av elfordon. Det finns i dag sammanlagt 65 elbilar och flertalet ingår i demonstrationsprojekt av olika slag. Oslo kommun erbjuder gratis ''tankning'' via stadens elnät. I Bergen har biltullen slopats för eldrivna fordon. Det föreligger inte några konkreta planer från den norska staten att föreslå några stimulansåtgärder för en ökad användning av el- och hybridbilar enligt uppgift från det norska Finansdepartement.

Tyskland

För att stimulera inköp av elbilar har den årliga fordonsskatten sänkts med 250 tyska mark.

Österrike

I Österrike har man valt en reduktion av mervärdesskatten med 50 %, dvs. man betalar endast 10 % i sådan skatt vid inköp av elbilar. Mervärdesskatteuttaget i Österrike är 20 %.

3.5 Vad händer med elbilarna när skattedifferentieringen förs över till fordonsskattelagen?

3.5.1 Bör den differentierade fordonsskatten även avse elfordon?

Det sker en massiv satsning av statliga medel för utveckling och utprovning av eldrivna fordon. Kraftiga stimulansåtgärder krävs också för att få till stånd en elbilsmarknad, där det även finns möjligheter för privatpersoner att kunna välja ett elbilsalternativ. Bland de åtgärder som förts fram för att ge elbilen bättre konkurrensförutsättningar är bl.a. införandet av en miljöklass 0 för el- och hybridfordon, sänkt mervärdesskatt, slopad försäljningsskatt och höjda drivmedelspriser.

I de data som redovisas i sammanställningen över de elfordon som finns att tillgå på den svenska marknaden ingår även en viktangivelse som inkluderar batterivikten. Enligt uppgift från de olika leverantörerna varierar batterivikten mellan 270 kg till 350 kg.

Vid försäljningen av elbilar erläggs med hänsyn till miljöklassinplacering (MK 1) och skattedifferentiering en låg eller ingen försäljningsskatt. Det främsta skälet är att batterivikten är frånräknad tjänstevikten. I och med att skattedifferentieringen förs över till fordonsskattelagen kommer försäljningsskatten för elbilar att tas ut med belopp som i nuläget motsvarar skatteuttaget i miljöklass 2.

Riksskatteverket har som jag tidigare redogjort för bl.a föreslagit en övergång från tjänsteviktsbeskattning till totalviktsbeskattning[1]. Detta får konsekvenser också för elbilarna. Bl.a. anser verket att den särbehandling i fråga om batterivikten som i dag gäller inte kan bibehållas. Skälen härtill är flera. Det går inte att göra något generellt avdrag för batterivikten. Vidare kan det vara okänt för tillverkaren eller importören hur många batterier som kommer att finns vid användningen enligt verket. Dessutom saknas uppgift om batterivikten i de tekniska data som ingår i bilregistret. Även förslaget om

[1] Försäljningsskatten i EG-perspektiv, RSV Rapport 1993:10.

totalvikten som grund för beräkningen av försäljningsskatten innebär en viss skattehöjning för elbilar.

När systemet med avdrag för batterivikten infördes den 1 januari 1982 var ett av skälen till att den undantogs från underlaget för skatteuttaget, att de modeller som då fanns på marknaden genom batterivikten hade en i jämförelse med motsvarande konventionella fordon hög tjänstevikt. De drabbades därigenom av en högre skatt än likvärdiga förbränningsmotordrivna fordon (jfr prop. 1981/82:13). I avvaktan på att Riksskatteverkets förslag är färdigberett i regeringskansliet anser jag att batterivikten alltjämt skall frånräknas tjänstevikten.

Den fråga som först inställer sig är om den differentierade fordonsskatten även skall omfatta fordon som drivs med elektricitet från batterier. Det skulle i princip kunna ske genom att även eldrivna fordon omfattas av mitt förslag till den lägre fordonsskatten för miljöklass 1-fordon. Mot detta talar systemets övergångskaraktär. Nedsättningen avser dels fordon som registreras i bilregistret och tas i bruk för första gången under en viss angiven tid, dels under fordonets livslängd. Elbilars motsvarande livslängd är i dag dåligt känd och sannolikt inte densamma som för en traditionell bil, om man bortser från karossens livslängd.

Moderna nickel/kadmiumbatterier anses ha en livslängd som motsvarar runt 8 000 mil. De fordon som i dag leasas ut av Göteborgs kommun skrivs av under en treårsperiod. Det finns därför skäl att anta att livslängden är kortare än vad som anges för det konventionella fordonet. Ett alternativ kan vara att återinföra den bestämmelse om en halvering av fordonsskatten som infördes redan år 1982 med hänsyn till fordonens begränsade körsträcka på allmän väg (jfr prop. 1981/82:13). Upplysningsvis avskaffades denna nedsättning redan år 1986 och kompenserades genom en sänkning av kilometerskatten (jfr prop. 1985/86:92). Stimulanseffekten av en sådan åtgärd skulle emellertid bli mycket liten. Sammantaget innebär detta att jag inte anser att mitt förslag till en differentierad fordonsskatt för miljöklass 1-bilar även skall inbegripa eldrivna fordon.

3.5.2 Sänkt mervärdesskatt kan förbättra elfordonens konkurrenskraft?

De eldrivna fordonens särskilt goda miljöegenskaper motiverar enligt min mening att de i skattehänseende i något avseende skall åtnjuta en förmånligare behandling än den som gäller för konventionella fordon.

Anskaffningskostnaden för ett eldrivet fordon är för närvarande avsevärt högre än för ett konventionellt fordon med jämförbara prestanda, bortsett från begränsningen i räckvidd. Hälften av försäljningspriset uppges bero av kostnaden för batterierna. Det högre styckepriset har också sin grund i att någon egentlig serietillverkning av elbilar ännu inte kommit till stånd. En orsak är den låga efterfrågan på sådana fordon. Detta utgör uppenbart ett stort dilemma.

Bland de förslag som förts fram under utredningsarbetet är en sänkning av mervärdesskatten. Genom att bilarna leasas ut är mervärdesskatten på leasingbeloppet avgdragsgill, vilket i praktiken gör att mervärdesskatteuttaget uppgår till hälften av det ursprungliga beloppet. En nedsättning med 50 % skulle därigenom innebära en skattesänkning på mellan ca 2 000 kr—20 000 kr för de bilmodeller som redovisas på s. xx. Det är också möjligt att slopa mervärdesskatten för de billigare fordonen och sätta ned den till hälften för de dyrare bilmodellerna för att uppnå en någorlunda likartad stimulans för inköp av elfordon. För egen del anser jag att en sådan ordning kan bli onödigt komplicerad och innebära en betydande administration. Ett sådant system skulle också premiera sådana fordon som ännu inte finns tillgängliga på marknaden medan stimulanseffekten för de mindre fordonen skulle bli liten.

3.5.3 En slopad försäljningsskatt kan motiveras i introduktionsskedet

Försäljningsskatten slopas under en treårsperiod

En tänkbar metod att främja introduktionen av elbilar är att dessa undantas från försäljningsskatt under en viss angiven tid, t.ex. tre eller fem år. Enligt min mening har ett sådant system uppenbara fördelar.

Genom överföringen av skattedifferentieringen för miljöklass 1-fordon till fordonsskattelagen kommer även elbilar att behöva erlägga full försäljningsskatt räknat efter bilens tjänstevikt med avdrag för batterierna. Skattesatsen blir densamma som den som tas ut för miljöklass 2-fordon. Av skäl som jag angivit tidigare anser jag inte att elfordonen skall omfattas av en reducerad fordonsskatt. De i dag ''skattebefriade'' elfordonen kommer i framtiden således att behöva erlägga försäljningsskatt.

Till detta kommer den eventuellt ytterligare skattehöjning som kan bli följden av Riksskatteverkets förslag om totalviktsbeskattning.

En slopad försäljningsskatt innebär till skillnad från en allmän sänkning av mervärdesskatten att förmånen fördelas någorlunda lika oavsett bilmodell. Skattehöjningen till följd av ett ändrat beräknings-underlag för de här aktuella fordonen elimineras också, om än under en övergångstid. Ett lägre försäljningspris påverkar mervärdesskatten. Grovt räknat bör förslaget ha ungefär motsvarande stimulanseffekt som en sänkt mervärdeskatt skulle ha för flertalet av modellerna som nu finns i omlopp.

Ekonomiska effekter av en slopad försäljningsskatt

Försäljningsskatten för en genomsnittlig personbil med en tjänstevikt om ca 1 150 kg är drygt 7 000 kr. Även om tjänstevikten exkl. batterier varierar mellan de eldrivna fordonen har jag tagit detta som utgångspunkt för mina beräkningar av de ekonomiska konsekvenserna av en slopad försäljningsskatt på sådana fordon. Avsikten är emellertid att de flottor av elbilar som ingår i de olika projekten skall innehålla

en variation av fordonsstorlekar, allt från personbilar till expressbudbilar och skåpvagnar för varudistribution. Det säger sig självt att vikten kommer att variera mellan de olika fordonskategorierna. En del kommer att ha en högre tjänstevikt medan andra åter kommer att återfinnas i de lättare viktklasserna. De uppgifter som nu finns att tillgå tyder emellertid på att den genomsnittliga tjänstevikten uppgår till denna vikt (jfr avsnitt 3.3).

Av de medel — 20,3 milj. kr — som frigörs genom den ändrade beskattningen för lätta miljöklass 1-fordon har jag utnyttjat 15,3 milj. kr för en differentiering av fordonsskatten. Resterande del är enligt mina beräkningar i avsnitt 2.3.2 avsedda att användas för att stödja introduktionen av mycket miljövänliga bilar. Det innebär att runt 5 milj. kr återstår för en slopad försäljningsskatt för elfordon.

Tillgången på elbilar är ännu så länge begränsad. För åren 1995 — 1997 kan antalet fordon på den svenska marknaden komma att uppgå till runt 1 000. Det är först i slutet av år 1997 som de satsningar som nu görs bedöms komma få effekt. Med de antaganden jag här har gjort föreslår jag att försäljningsskatten för eldrivna fordon slopas under en treårsperiod. Kostnaden för denna reform uppgår till runt 7 milj. kr. Den kan således inte helt finansieras genom de medel som står till förfogande för mitt uppdrag. I avsnitt 2.3.1 har jag redovisat de ekonomiska konsekvenserna för staten av att andelen miljöklass 1-fordon alltjämt är mycket liten. Jag utgår från att en del av dessa medel kan tas i anspråk för en slopad försäljningsskatt för elfordon.

Projekt kan försenas och planer omintetgöras av olika skäl. Det bör därför finnas en möjlighet till förlängning av skattebefrielsen vid periodens slut. En utvärdering av systemet är också angelägen för en bedömning av ett fortsatt stöd.

Mina förslag i denna del kräver författningsändringar i lagen om försäljningsskatt genom att ett fjärde stycke förs in i 2 § som medger skattebefrielse för den aktuella perioden. För att inte motverka en positiv försäljningsutveckling av elbilar är det angeläget att stödet ges till fordon som uppfyller vissa angivna krav. Lämpligt kan vara att de skall uppfylla kraven på s.k. nollemission. Det saknas emellertid för

närvarande internationella standarder för elfordon. Föregångslandet även på detta område är USA och då särskilt Kalifornien.

Kaliforniens Air Resources Board (motsvarande Naturvårdsverket) har definierat nollemissionsfordon (ZEV) med ett fordon som avger noll emissioner under samtliga möjliga driftsförhållanden. Användning av bensindriven kupévärmare skall inte hindra att ett fordon certifieras som ett nollemissionsfordon.

För den svenska marknaden anser jag att med ett elfordon skall avses ett fordon som uteslutande drivs med elektricitet från batterier. Batterierna skall dessutom enbart kunna laddas från en stationär källa av skäl som jag redovisar i avsnitt 3.6. Jag har däremot inte tagit hänsyn till batteriernas negativa miljöegenskaper. Återvinningen m.m. av dessa bör falla under det producentansvar som skall formuleras för bl.a. bilar hösten 1994 inom ramen för Kretsloppsdelegationens (M 1993:A) strategi för ett kretsloppsanpassat samhälle. Ett annat på senare tid uppmärksammat miljöproblem från fordon är däckens påverkan på miljön. Inte heller detta bör ingå i definitionen av ett elfordon under tiden för skattebefrielse.

EG-aspekten

I likhet med de svenska bilavgasbestämmelserna avser EG:s avgasdirektiv fordon drivna med förbränningsmotorer. Däremot saknas gemensamma bestämmelser för krav på utförandet av elfordon.

Som jag har redovisat i avsnitt 3.4 finns i ett antal länder, såväl inom som utom EU, olika stimulansåtgärder för att främja elfordon. Instrumenten varierar från sänkt fordons- eller mervärdesskatt till slopad försäljningsskatt och statliga subventioner.

Vid kontakt med den danska miljøstyrelsen uppgav man att kommissionen inte reagerat på den slopade försäljningsskatten på elbilar. Däremot har kommissionen haft synpunkter på nivån på försäljningsskatten.

Till skillnad från EU-uppfattningen om det svenska miljöklassystemet och den differentierade försäljningsskatten bör inte mitt förslag

om att denna skatt slopas för elfordon stöta på något motstånd vid ett eventuellt EU-medlemskap.

Standardisering av elfordon

Den internationella standardiseringen har haft stor betydelse för industrin för att undvika att tillverkare tvingas göra olika versioner av samma produkt till följd av att enskilda länder i sina tekniska föreskrifter ställer olika krav på varors beskaffenhet eller i fråga om provning och kontroll.

Såväl inom de globala som internationella standardiseringsorganen ISO (International Organization for Standardization) och IEC (International Electrotechnical Commission) och FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) pågår arbetet med att ta fram standarder för el- och hybridfordon. ISO-arbetet är inriktat på fordonsegenskaper som acceleration, säkerhet m.m. medan IEC svarar för utformning av standarder för den elektriska utrustningen som batterier, laddare m.m. Arbetet samordnas med de europeiska standardiseringsorganen CEN (Comité Européen de Normalisation), och CENELEC (Comité Européen de Normalisation Electronique) men där syftar arbetet i första hand till en europeisk standard. Vare sig i arbetet i ISO-IEC eller i CEN-CENELEC ingår frågan om emissioner från el- eller hybridbilar.

Frankrike har inom ramen för det samarbete som bedrivs på fordonsområdet i ECE tagit initiativ till en gemensam standard för elfordon (jfr avsnitt 3.6.1).

3.5.4 Miljöklass 0 får avvakta

I mitt ursprungliga uppdrag ingår att utarbeta ett underlag för bedömning av hur ett vidareutvecklat miljöklassystem skall kunna utformas. Bland tänkbara åtgärder nämns hur en komplettering av det nuvarande systemet skall kunna ske som en del i ett program för att påskynda introduktionen av fordon som genererar mycket låga utsläpp.

Härmed avses fordon som inte drivs med bensin eller dieselolja. Det hade i och för sig varit naturligt att koppla den slopade försäljningsskatten till en särskild miljöklass för elbilar. Förväntningarna hos intressenter i olika elbilsprojekt om en miljöklass 0 för sådana fordon är också mycket stor.

En anpassning av det svenska miljöklassystemet till bestämmelserna i EG kommer med stor sannolikhet att bli nödvändig oavsett om Sverige blir medlem eller om enbart EES-avtalet kommer att reglera förbindelserna mellan Sverige och EU. EG:s regelverk utvecklas fortlöpande. De rättsakter som antagits inom EG efter den 31 juli 1991 fram till den 31 december 1993 som också har relevans för EES-avtalet har genom beslut i den gemensamma EES-kommittén inkorporerats i avtalet. Riksdagen har våren 1994 bl.a. godkänt EES-kommitténs beslut (jfr prop.1993/94:203, bet. 1993/94:UU23, rskr. 1993/94:367). Regeringen uttalade dessutom vid införandet av miljöklassystemet att så fort beslut som innebär motsvarande krav på avgasrening för personbilar, lätta lastbilar och bussar fattats inom EG bör definitionerna av miljöklasserna kompletteras med de gränsvärden och provmetoder m.m. som kommer att tillämpas inom EG (jfr prop. 1990/91:156).

Jag har i avsnitt 2.5 redogjort för konsekvenserna av förhandlingsuppgörelsen om ett medlemskap i EU avseende det svenska miljöklassystemet. Det är inte heller uteslutet att den nuvarande miljöklassen 1 kommer att motsvaras av EG:s 2000-krav och därmed bli miljöklass 2 i det svenska systemet efter år 1996. Enligt min mening bör man därför överväga om miljöklass 1 skall innehålla nya avgaskrav för fordon med förbränningsmotorer eller om den skall reserveras för fordon som har andra drivformer. En eventuell miljöklass 0 kräver också ytterligare överväganden. Jag är därför inte beredd att ta ställning till denna fråga nu utan avser att återkomma till frågan i nästa betänkande.

3.6 Behövs en definition av begreppen elfordon och hybridfordon?

3.6.1 El- och hybridfordon — en definition

Det finns ett starkt intresse från statsmakternas sida att stimulera introduktionen av mer miljövänliga fordon. Ett viktigt inslag i detta är att begränsa utsläppen av bl.a. fossil koldioxid (CO_2). El- och hybridbilar är då ett intressant alternativ i likhet med fordon som kan drivas med biobaserade bränslen.

När subventioner och stöd betalas ut bör samtidigt krav ställas på att vissa villkor är uppfyllda. En väl motiverad och tekniskt rimlig kravspecifikation är i detta skede en garanti för att ändamålsenliga bilar introduceras. NUTEK har i prospektet för upphandling av el- eller hybridbilar fastställt en kravspecifikation för leverantörer för att de skall få delta i upphandlingen. Syftet är att motverka att bilar som uppfattas som dåliga och olämpliga får stöd i den känsliga introduktionsfasen och härigenom riskerar en fortsatt positiv utveckling.

Inom ECE, där såväl EU-länder som EFTA-länder och övriga industriländer deltar, diskuteras också möjligheterna att introducera en gemensam specifikation för el- och hybridbilar. Vid ett möte i juli 1994 presenterade som jag nämnt tidigare Frankrike ett förslag som angår elbilar. Det innebär bl.a.

- tillägg till Reglemete 85 angående fastställande av motoreffekten på elmotorn
- tillägg till Reglemente 68 angående mätning av en elbils maximala hastighet
- tillägg till Reglemente 84 angående mätning av energiförbrukningen hos en elbil
- förslag till en ny bestämmelse om krav på konstruktion och handhavande av elbilar. (I första hand kopplade till säkerheten på elsidan).

El- och hybrid fordon kan definieras enligt följande.

Elfordon är utrustade med en framdrivning som sker uteslutande med hjälp av elenergi som mellanlagras i ett eller flera batterier.

Hybridfordon är utrustade med en framdrivning som kan ske genom såväl elektrisk energitillförsel via ett eller flera batterier som en förbränningsmotor.

Hybridfordon kan därefter delas in i seriehybridfordon och parallellhybridfordon beroende på hur energin utnyttjas i fordonet.

Seriehybridfordon har en förbränningsmotor som när den är i drift arbetar vid konstant och optimalt varvtal och driver en generator. Den genererade strömmen används direkt till framdrivning eller till laddning av batterier.

Parallellhybridfordon har två parallellt verkande drivsystem; ett elektriskt och ett med förbränningsmotor. Förbränningsmotorn sätts in då prestandakraven ökar eller då batteriet inte längre räcker till.

En ytterligare grundläggande och viktig aspekt på el- och hybridfordon som har betydelse för klassificeringen är hur fordonen produceras. Här kan urskiljas två produktionsvägar. Den ena är fordon som är från grunden konstruerade för el- och hybriddrift, där hänsyn tagits till de förutsättningar och krav eldrift ger. Den andra gruppen fordon är konverterade till el- och hybriddrift. Fordonen har plockats halvfärdiga ur de befintliga produktionslinjerna och slutmonterats med avseende på de elbilsspecifika delarna. Denna grupp utgör huvuddelen av de bilar som rullar i trafik.

Beroende på ett elfordons konstruktion m.m. är det vidare nödvändigt att utskilja om ett elfordon skall hänföras till att vara en bil eller en motorcykel. Här bör fordonskungörelsens definitioner av vad som avses med bil resp. motorcykel användas. För att komma i fråga för en slopad försäljningsskatt gäller att fordonet skall motsvara beteckningen bil i 3 § fordonskungörelsen.

3.6.2 Kravspecifikation för befrielse från att erlägga försäljningsskatt

I de krav som fastställts av Beställargruppen för elfordon i samarbete med NUTEK har många aspekter beaktats. Häri ingår både säkerhetsnivå och miljö- och energieffektivitet liksom brukarkrav. Ambitionen har varit att definiera de presumtiva användarnas behov i så kvantitativa termer som möjligt för att på så sätt göra det möjligt för fordonstillverkare att tekniskt och ekonomiskt optimera fordonet. Bland dessa kan särskilt följande krav urskiljas som bör ligga till grund även för en kravspecifikation för en bedömning av befrielse från försäljningsskatt.

1. Allmänna förutsättningar för bilens drift och underhåll
2. Krav på bilens konstruktion och tillverkning
3. Krav på publikationer
4. Krav på verktyg och annan utrustning
5. Krav på funktion och prestanda
6. Miljökrav
7. Underhålls- och tillgänglighetskrav
8. Ekonomiska krav

Man måste ha i åtanke att det inte alltid går att ställa samma krav på el-och hybridbilar som för konventionellt drivna bilar. En del krav som rör förbränningsmotordrivna fordon kan inte tillämpas på el- och hybridfordon medan andra måste kompletteras och utvidgas.

3.6.3 Miljöegenskaper hos en hybridbil

Målsättningen med att introducera hybridbilar på marknaden är att minska olika typer av emissioner. Uppställda miljökrav för hybridfordon skall därför medföra väsentligt lägre avgasutsläpp än dem från bilar som drivs med konventionella förbränningsmotorer.

Naturvårdsverkets föreskrifter om avgasrening för lätta bilar, miljöklasserna 1 och 2, A14-Regulation (SNFS 1992:4), reglerar bl.a. hur elhybridbilar skall provas. Enligt dessa får inte ett fordon som drivs med förbränningsmotor i någon kombination med en elektrisk motor överskrida de fastställda utsläppen när enbart förbränningsmotorn används. Provmetoden utgår från den sämsta utsläppsbilden. Hybridbilen kan inte vid provningstillfället tillgodoräkna sig de emissionsfördelar som bör finnas då en förbränningsmotor går i intermittent drift jämfört med en kontinuerlig drift i en ''vanlig bil''. I praktiken innebär detta ett effektivt stopp för vad vi i dag menar med hybridbilar. Seriehybrid- och parallellhybridbilar behandlas inte på samma sätt.

I de fall en gräsklipparmotor används som förbränningsmotor i en hybridbil blir bilden ännu dystrare. Nyligen avslutade provningar vid Motortestcenter visar att en timmes användning av en tvåtakts gräsklipparmotor, justerad enligt tillverkarens anvisningar, motsvaras av ca 5 000 km körning med en relativt ny katalysatorrenad bil. Det innebär att laddningen av batterierna i de elfordon som skall omfattas av den slopade försäljningsskatten måste ske från en stationär källa och inte genom en påhängd gräsklipparmotor.

Av NUTEK:s specifikationer avseende upphandling av el- och hybridbilar framgår att de s.k. ULEV-kraven (Ultra Low Emission Vehicle) för fordon i Kalifornien måste uppfyllas. Dessutom skall en leverantör av hybridfordon med förbränningsmotor ansöka hos AB Svensk Bilprovning om svenskt typgodkännande för fordon i miljöklass 1.

Miljöklass 1-kraven motsvarar emellertid de kaliforniska TLEV-kraven och specifikationen blir därmed i viss mån motsägande. Detta förhållande måste beaktas när specifikationer för hybridbil skall fastställas. Det är därför angeläget att fastställa om dessa hybridbilar skall uppfylla i grunden amerikanska krav eller europeiska avgaskrav för förbränningsmotordelen. Frågan bör de föras upp på dagordningen i olika klassificeringsorgan.

En ny provmetod behöver utvecklas och ett antal väsentliga avväganden göras, som t.ex.

1. den typ av körning som är mest representativ för hybridbilar, US- eller EU-körcykel
2. skall både stads- och landsvägskörning ingå
3. hur skall eldrift/förbränningsmotordrift fördelas
4. skall specifikation för en "stadsbil" eller för en miljöklass 1-bil vara vägledande.

I den nya provmetoden bör även övervägas om krav skall ställas så att förbränningsmotordrift vid låga hastigheter inte går att koppla in. Detta innebär en ren elbil i citykärnan. Dessutom måste, innan slutgiltiga beslut fattas om en framtida kravspecifikation, prov genomföras för att belysa dessa frågeställningar. Vissa grundläggande krav på exempelvis hållbarhet bör kunna fastställas utan omfattande provningar. En livslängd på 80 000 km syns med tanke på batteriers livslängd kunna vara tillfredsställande.

4 Tillverkaransvaret m.m. i ett EG-perspektiv

4.1 Miljöregler och den inre marknaden

Den inre marknaden innebär att återstående tekniska handelshinder mellan medlemsländerna avskaffas. De krav som ställs på varor skall i princip harmoniseras mellan länderna. Exempel på detta är bilavgaskrav och kemikaliekrav. Viktigt i detta sammanhang är att tillgodose berättigade miljöskyddskrav. Kommissionen har enligt de grundläggande fördragen för unionen en skyldighet att i sina förslag till harmoniseringsåtgärder utgå från en hög skyddsnivå såvitt gäller miljön. Med tekniska handelshinder avses problem som uppstår genom att länder i sina föreskrifter ställer olika krav på varors beskaffenhet i fråga om t.ex. teknisk lösning, sammansättning och form samt märkning och andra s.k. bevis om överensstämmelse. De nationella bestämmelserna i sig har vanligen tillkommit för att förbättra miljön, arbetsmiljön, konsumentskyddet, trafiksäkerheten osv. även om det givetvis finns exempel på regler som tillkommit för att skydda den inhemska industrin. Ytterst är det EG-domstolen som exklusiv uttolkare av EU:s fördrag, som avgör om en nationell åtgärd har en handelshindrande effekt eller inte.

Om harmoniserade regler beslutats på gemenskapsnivå gäller i allmänhet att enskilda medlemsländer inte kan tillämpa mer långtgående krav. Den s.k. miljöklausulen i Romfördraget som infördes år 1986 genom enhetsakten har hittills ansetts ge medlemsstaterna en viss möjlighet att tillämpa strängare miljökrav även på områden som täcks av harmoniserade rättsakter. Tyskland hade av kommissionen givits rätt att behålla strängare regler för pentaklorfenol med stöd av miljögarantin. Detta beslut har prövats av EG-domstolen. Domstolen konstaterar i sin dom att kommissionen i sitt beslut med stöd av artikel

100 a punkt 4 inte iakttagit de formkrav som följer av artikel 190 i Romfördraget.

Saknas däremot gemensamma normer är huvudregeln att en vara som lagligen saluförs i ett medlemsland får saluföras utan att föregås av en nationell prövning i alla medlemsländer enligt den s.k. Cassis-de-Dijon-principen. Medlemsstaterna får dock enligt artikel 36 i Romfördraget införa egna regler med varukrav, om det behövs för att skydda människors, djurs och växters liv, hälsa och säkerhet. EG-domstolen har gjort klart att den rätten under vissa förutsättningar innefattar miljöpolitiska åtgärder. En förutsättning är att åtgärden i fråga verkligen är nödvändig för att uppfylla legitima miljöskyddsbehov och att behovet av åtgärden står i rimlig proportion till den handelshindrande effekten. Rätten att vidta egna åtgärder på områden där gemensamma normer saknas har bl.a. fastslagits av EG-domstolen i en dom enligt vilken Danmark fick rätt att av miljöskäl under vissa villkor förbjuda försäljning av drycker i engångsförpackningar (mål 302/86). Ett annat exempel är den s.k. Valloniet-domen, som gällde rätten för den belgiska regionen Valloniet att vägra ta emot avfall utifrån.

EES-avtalet innebär att EG:s principer för den fria varurörligheten skall tillämpas på EES-området.

4.2 Förutsättningar för fri cirkulation av EG-godkända fordon inom EES-området

4.2.1 EEG-typgodkännande av bilar och komponenter

Enligt EES-avtalet får vi behålla gällande lagstiftning men skall tillåta fri cirkulation av bilar som godkänts inom EU och enligt EG:s regler från den 1 januari 1995. För att främja en väl fungerande inre marknad har bestämmelserna i EG:s typgodkännandedirektiv 70/156/EEG genom direktiv 92/53 ändrats så att medlemsstaternas befintliga system för typgodkännande ersätts med ett obligatoriskt gemenskapsförfarande. Bestämmelserna trädde i kraft inom EG den

1 januari 1993 och skall tillämpas fullt ut från den 1 januari 1998. EFTA-länderna är inte förrän den 1 januari 1995 berättigade att bevilja EEG-typgodkännanden för hela fordon eller komponenter. Direktiv 92/53/EEG tillämpas ännu så länge enbart på personbilar i avvaktan på att bestämmelserna för andra fordonskategorier kompletteras. För att nya fordon skall få registreras, försäljas eller tas i bruk måste de åtföljas av ett giltigt intyg om överensstämmelse (Certificate of conformity). Vissa undantag medges för bl.a. ej färdigbyggda fordon liksom rätten för en medlemsstat att inte tillåta att andra än färdigbyggda fordon registreras eller tas i bruk.

Det innebär att bilar som uppfyller såväl EG:s avgaskrav som övriga krav om fordonets beskaffenhet och utrustning skall kunna säljas i Sverige utan att behöva genomgå ytterligare en teknisk provning och ändringar av fordonet. Inom Kommunikationsdepartementet pågår arbetet med att anpassa fordonskungörelsen (1972:595) och bilregisterkungörelsen (1972:599) till EG:s bestämmelser. Häri ingår bl.a. EG-reglerna om helfordonsgodkännande. Ett nytt EG-fordon bör anses stämma överens med kraven i fordonskungörelsen om det är försett med ett typgodkännandemärke och är åtföljt av ett intyg om överensstämmelse.

För de fordonstyper där de administrativa förfarandena för ett helfordonsgodkännande ännu inte tagits fram bör krävas att de uppfyller kraven i samtliga relevanta direktiv för att betraktas som ett EG-godkänt fordon.

4.2.2 Bilavgasförordningen anpassas till EES-avtalet

Emissionskraven för motorfordon omfattas av övergångsbestämmelser i EES-avtalet. Någon ändring av bilavgaslagen är inte aktuell men överenskommelsen i avtalet föranleder en komplettering av bilavgasförordningen, så att nya bilar som godkänts enligt EG:s senaste avgasbestämmelser skall kunna säljas i Sverige. Som en följd härav beslutade regeringen den 23 juni 1994 om en ändring av bilavgasförordningen. Den innebär att 6 och 12 §§ samt bilaga 1 och 4 till

bilavgasförordningen kompletteras med bestämmelser om provning av avgasgodkännande för EG-konforma fordon och hur de skall kunna sättas i trafik. De nya bestämmelserna kan tillämpas fr.o.m. 1995 års modell men träder i kraft den 1 januari 1995. Naturvårdsverket skall meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av dessa.

Anpassningen till EES-avtalet medför att kraven på reningsutrustningens funktion skall anses uppfyllda om motorfamiljen omfattas av ett avgasgodkännande som meddelats i överensstämmelse med EG:s bestämmelser. De obligatoriska avgaskraven inom EG jämställs med emissionskraven för miljöklass 3. Nya personbilar kan avgasgodkännas i miljöklass 2 genom att 1996 års avgaskrav i EG uppfylls. Produktionskontrollen skall utföras mot EG:s gränsvärden, körcykel och testprocedur.

De svenska nationella kraven på reningsutrustningens hållbarhet, tillverkaransvar och en svensk representant för utländska biltillverkare är oförändrat. Det betyder att ett EEG-typgodkännande eller helfordonsgodkännande måste kompletteras med uppgifter om förväntad försäljning och representant och åtagande av biltillverkaren för att erhålla ett svenskt avgasgodkännande. För EG-konforma bilar har däremot hållbarhetskraven för lätta fordon i såväl miljöklass 3 som 2 angivits till 5 år alternativt 8 000 mil.

Ett avgascertifikat med ett EEG-typgodkännande från en annan EES-stat som grund kan inte återkallas men den ursprungliga typgodkännandemyndigheten bör av Naturvårdsverket som ansvarig myndighet uppmärksammas på de brister som framkommit vid en kontroll.

Så som bestämmelserna i bilavgasförordningen utformats för EG-godkända bilar krävs att också bilregisterkungörelsen återspeglar detta förfarande i samband med registreringen av fordonet. Detta är särskilt viktigt för att undvika tolkningsproblem vid import av fordon.

4.3 EES-avtalet, EU-medlemskap och det svenska tillverkaransvaret

4.3.1 EES-avtalet och tillverkaransvaret

Under utredningsarbetet har såväl Bilindustriföreningen som Grossistförbundet Svensk Handel framfört synpunkter på det svenska tillverkaransvarets förenlighet med såväl EES-avtalet som ett framtida medlemskap i EU. Frågan om avtalets konsekvenser för det svenska tillverkaransvaret är komplicerad, eftersom det ännu inte har någon motsvarighet i EG-reglerna om avgasutsläpp eller typgodkännande.

Avgasgodkännande och tillverkaransvaret

För att kunna få ett svenskt avgasgodkännande måste bl.a. tillverkaren åta sig ett ansvar för reningsutrustningens hållbarhet. De grundläggande kraven finns i 6—8 §§ bilavgaslagen. Ansvaret innebär att biltillverkaren om vissa kriterier är uppfyllda skall ersätta bilägarens kostnader om ett fel uppstår så att gränsvärden överskrids och bilen inte kan godkännas vid en myndighetskontroll.

Det svenska systemet för att kontrollera avgasreningen innehåller fem parallella kontrollformer. Tre av dessa omfattar fullständiga körcykelprov, vilket innebär att man med hjälp av en chassidynamometer simulerar körning i trafik för att ge en bild av bilmodellens faktiska avgasutsläpp. De fem kontrollformerna är certifiering av nya bilar, produktionskontroll av bilar som kört högst 15 000 km, hållbarhetsprovning efter 5 år eller 8 000 mil etc. kvalitetsrevision hos tillverkaren och tomgångsmätning inkl. komponentkontroll. Naturvårdsverket har meddelat föreskrifter om bilavgaskontrollen (SNFS 1992:12, MS:52) och om hållbarhetskontrollen i A60-Regulation (SNFS 1992:8 MS:49).

Vid en kontroll- eller registreringsbesiktning kontrolleras att de maximalt tillåtna utsläppen av kolmonoxid (CO) och kolväten (HC) vid tomgång inte överskrids och den avgasrenande utrustningens funktionsduglighet. Underkänns bilen kan tillverkaransvaret träda in.

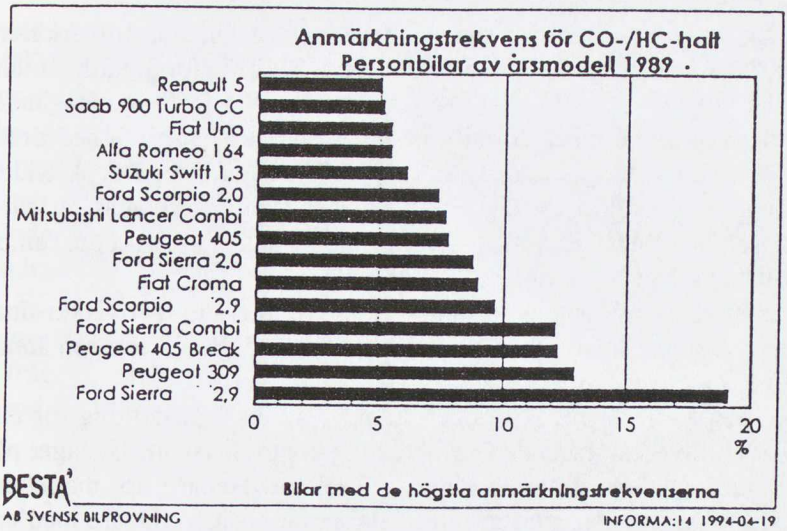
Tillverkaren/generalagenten skall härvid kostnadsfritt för bilägaren åtgärda den aktuella bilen så att den kan godkännas vid en förnyad besiktning.

Vid en hållbarhetskontroll väljer Naturvårdsverket ut ett antal motorfamiljer för en uppföljande undersökning av det avgasrenande systemets funktion. Bilarna väljs slumpmässigt ut för en mer genomgripande provning vid Motortestcenter. Före provningstillfället har tillverkare möjlighet att utföra en viss begränsad service som övervakas. Om bilar vid denna typ av provning överskrider maximalt tillåtna gränsvärden kan Naturvårdsverket kräva att hela serier av redan levererade bilar återkallas för korrigerande åtgärder.

Erfarenheter från kontrollbesiktning

Tack vare den speciella ''katalysatorrabatt'' som infördes år 1985 för 1987 och 1988 års modeller för att stimulera en frivillig förtida tillämpning såldes det sammanlagt ca 450 000 bilar. Dessa bilar har i de flesta fall en identisk avgasrenande utrustning som senare års modeller. De omfattas dock inte av de skärpta krav på kolmonoxid och kolväten vid tomgång som infördes för bilar av 1989 eller senare års modeller. De omfattas inte heller av tillverkaråtagandet. Vissa tillverkare ikläder sig dock samma ansvar medan andra tillverkare inte tar något utökat garantiansvar. Vid utgången av år 1993 fanns det över 1,4 miljoner katalysatorbilar i Sverige. Av 1989 eller senare års modeller kan man uppskatta att ca 1 000 000 bilar omfattas av tillverkaråtagandet vid certifieringstillfället.

Av statistik från Bilprovningen (Bilar Starka Sidor & Svaga Punkter 1976—1991 års modeller; ASB och KoV) framgår att vid kontrollbesiktningen år 1993 av 1989 års modeller underkändes 2,2 % av katalysatorbilarna på grund av för höga halter av kolmonoxid och kolväten vid tomgång. Motsvarande andel underkända av 1990 och 1991 års modeller var ca 1 %. För 1989 års modeller varierade underkännadefrekvensen från 0—19 % som framgår av diagrammet nedan. Samtidigt utfördes en enkätundersökning av Bilprovningen där det framkom att i knappt hälften av de underkända fallen hade det



varit tillräckligt med korrigerande åtgärder som kostar mindre än 500 kr. Å andra sidan förekom också reparationer där kostnaden översteg 10 000 kr. Förutsatt att 75 % av katalysatorbilarna genomgått erforderlig service och körts upp till 8 000 mil omfattas de alltjämt av tillverkaråtagandet vid besiktningstillfället. Reparationskostnaden beräknar jag till 500 kr per bil jämte en efterkontrollavgift på 150 kr. Med en genomsnittlig underkännandefrekvens på ca 1,5 % ''sparar'' tillverkaråtagandet runt 7,5 milj. kr till bilägarna per år.

Erfarenhet från hållbarhetsprovning

Hållbarhetskontroller har utförts sedan år 1991 på 1989 och senare års modeller. Totalt har 34 motorfamiljer — varav 20 motorfamiljer av 1989 års modeller — genomgått sådana prov. 11 motorfamiljer av 1989 års modeller har bedömts uppfylla fastställda krav. I två fall har tillverkaren inkommit med en förklaring där han gjort troligt att de överskridna gränsvärdena berodde på ett tillfälligt fel som inte kan

orsaka att hela serien har samma brist. I fyra fall har tillverkaren frivilligt åtagit sig att återkalla redan levererade bilar för åtgärd. Totalt rör det sig om ca 8 700 bilar. Kostnaden för detta frivilliga åtagande kan uppskattas till minst 20 milj. kr. En tillverkare har blivit beordrad av Naturvårdsverket att återkalla ca 57 000 bilar för åtgärd. Ärendet är ännu inte avgjort då det enligt uppgift skall överklagas av tillverkaren hos Regeringsrätten. Kostnaden för denna åtgärd uppskattas av tillverkaren till 15 milj. kr.

Provningen av en motorfamilj som resulterade i överskridna gränsvärden har ännu inte föranlett någon åtgärd då tillverkaren ännu inte vet hur felet skall rättas.

Av den lämnade redovisningen framgår att en förutsättning för ett effektivt tillverkaråtagande är ett adekvat kontrollsystem. Utslaget på det totala antalet katalysatorbilar av 1989 och senare års modeller innebär tillverkaråtagande att biltillverkare får ersätta bilägare med ca 7,5 milj. kr per år för att åtgärda bilar som blir underkända vid årlig kontrollbesiktning.

För felaktigheter som hittills har upptäckts i samband med hållbarhetskontroller uppgår kostnaden för att åtgärda bristfälliga bilar till ca 40 milj. kr. Kontrollen har slutförts på bilar av 1989 års modell men i de fall den avgasrenande utrustningen är identisk på senare årsmodeller omfattas även dessa av åtgärden. Antalet katalysatorbilar av aktuella årsmodeller kan uppskattas till ca 250 000. Kostnaden utslaget per bil uppgår till knappt 200 kr. Den merkostnad ett tillverkaråtagande innebär för bilproducenten övervältras på bilköparen.

För tunga fordon saknas i dag ett effektivt kontrollsystem. Varje tungt fordon är unikt och en kontroll innebär att motorn måste tas ur fordonet för att provas i bänk. Proceduren är omständlig och tidsödande (en månad). Tillverkarens kostnad för att hålla reservfordon blir därmed hög. I Sverige och i Nederländerna undersöks möjligheten att med chassidynamometer utföra kontroller av kompletta fordon. Tidsåtgången skulle därmed kunna begränsas till en vecka.

Riksdagen godkände i november 1992 EES-avtalet. Vid riksdagsbehandlingen utgick EES-utskottet i fråga om Sveriges krav på hållbarhet för reningsutrustningen och miljöklasserna från att dessa regler behålls

även efter den 1 januari 1995 (jfr bet. 1992/93:EU1, rskr. 1992/93:18). Det har hävdats att merkostnaden för tillverkaransvaret innebär en snedvridning av konkurrensen. För egen del anser jag att det är en blygsam kostnad per fordon som kan bäras av såväl tillverkare som konsumenter. Målsättningen är att ett effektivt kontrollsystem för tunga fordon skall finnas inom en nära framtid. Under utredningsarbetet har det därför inte framkommit något som ändrar riksdagens ställningstagande i denna fråga.

EES-avtalet innehåller också överenskommelser om ett övervakningsförfarande för kontrollen av att de avtalade reglerna följs. Tvister i fråga om den svenska tillämpningen av EES-avtalet avgörs i första hand av den gemensamma EES-kommittén.

4.3.2 Medlemskapsförhandlingarna

Lösningen i EES-avtalet för bilavgasområdet var EU inte beredd att godta i medlemskapsförhandlingarna. De kom främst att gälla två frågor, tillverkaransvaret och våra regler om miljöklasser för bilar. Från svensk sida har med all rätt bilavgasbestämmelserna prioriterats, då tillverkaransvar och hållbarhetskrav är viktiga komponenter för att förmå biltillverkarna att bygga bilar utrustade med en reningsutrustning som håller under hela deras livslängd. EU har i medlemskapsförhandlingarna förklarat att bilavgasdirektiven inte omfattar regler om tillverkaransvar. De hindrar inte heller att Sverige behåller sitt system med bl.a. krav på hållbarhet, tillverkaransvar och återkallelse, under förutsättning att detta inte strider mot EG:s regler om produktansvar och produktsäkerhet. Eftersom de senare reglerna inte medför problem för Sverige, kunde frågan om tillverkaransvaret avföras från förhandlingarna (jfr Ds 1994:48). I föregående avsnitt har jag nämnt att ambitionen inom EG är att ett sådant system skall införas i samband med att direktivet med avgaskrav för år 2000 antas. Som medlem i EU bör det finnas goda utsikter att aktivt verka för att ett gemensamt system på detta område införs.

Bilindustrin hänvisar till att Sverige i förhandlingsuppgörelsen inte uttryckligen medgetts något undantag från EG-reglerna på bilavgasområdet. Ett bibehållande av dessa särbestämmelser är därför inte förenliga med ett medlemskap i EU.

Jag har här redovisat synen inom EU på det svenska tillverkaransvaret i medlemskapsförhandlingarna för att ge ett klarläggande av denna fråga. Så länge som det inte finns några gemensamma regler på detta område inom EG är min bedömning den att vi även som medlem i EU kan behålla tillverkaransvaret etc. i avvaktan på att en EG-lagstiftning trätt i kraft. Vid ett medlemskap är det EG-domstolen som har att avgöra om tillverkaransvaret strider mot bestämmelserna om den fria varucirkulationen. I fråga om ett utvidgat tillverkaransvar m.m. återkommer jag i nästa betänkande. Eftersom jag i kapitel 5 tar upp frågor om direktimport och parallellimport kommer jag att där redovisa hur tillverkaransvaret i dessa sammanhang kan lösas.

4.4 Måste bilen vara tillverkad i EU för att fritt få cirkulera?

Jag har i det föregående redovisat de tekniska och administrativa kraven för att fordon som uppfyller EG:s bestämmelser på området skall få tillträde till den svenska marknaden. En fråga som väcktes mycket sent i arbetet med detta betänkande var om fordonen också skulle ha sitt ursprung i unionen för att komma ifråga för den förenklade administrativa processen för att erhålla ett svenskt avgasgodkännande eller om det är tillräckligt att biltypen godkänts inom unionen och enligt EG:s bestämmelser men tillverkats i exempelvis Japan eller USA.

Enligt EES-avtalet är det endast varor med ursprung i EES-länderna som omfattas av den fria rörligheten. Detta hänger samman med att EES-samarbetet inte bygger på en tullunion som kommer att bli fallet vid ett medlemskap utan är ett utvidgat och förstärkt frihandelsområde. I ett frihandelsområde avvecklar parterna sina tullar och kvantitativa handelsrestriktioner samt åtgärder med motsvarande

verkan (t.ex. tekniska handelshinder) inbördes men behåller sin handelspolitik gentemot länder som står utanför (s.k. tredje land). Denna ordning skulle tala för att fordon som tillverkas utanför EES-området men som godkänts enligt EG-reglerna inte skulle kunna omfattas av det förenklade förfarandet.

Sverige som ett litet land med en öppen ekonomi, beroende av sin utrikeshandel, för en politik inriktad på frihandel. Vårt deltagande i den ekonmiska integrationen i Europa och en friare handel med omvärlden är en förutsättning för att vi skall kunna upprätthålla och utveckla välfärden. Det allmänna handelsavtalet (GATT) är det centrala handelsorganet för internationella handelsförhandlingar och för fastställande av normer för internationella handelsförbindelser. Såväl Sverige som EU och dess medlemsländer har anslutit sig till avtalet. GATT strävar efter en avveckling av tullar och andra handelshinder. Den mest grundläggande principen i GATT är den s.k. mest-gynnad nationsprincipen (MGN). Den innebär att samtliga GATT-medlemmar skall behandlas lika när det gäller tullar och andra handelsregleringar. Detta skulle tala för att EG-godkända fordon tillverkade utanför EES-området skulle åtnjuta samma fördelar i bl.a. provningshänseende som dem som tillverkats inom området. Undantag medges emellertid från principen om mest-gynnad nation för tullunioner och frihandelsområden (artikel XXIV).

Eftersom frågan om ursprungets betydelse för hanteringen av EG-godkända fordon utanför EES-området väckts först i slutskedet av arbetet med detta betänkande anser jag att inte tiden mogen att ta ställning i frågan. Jag avser därför att återkomma med en precisering i nästa betänkande.

5 Direktimport, parallellimport och tillverkaransvaret

5.1 Import av bil enligt nuvarande system

5.1.1 Import av bil av tillverkarens ställföreträdare

Import av fordon producerade i andra länder sker på olika vägar. Det vanligaste förfarandet är att tillverkaren har en ställföreträdare — i de flesta fall en generalagent — som ombesörjer import, registrering och försäljning av bilarna. Generalagenten ombesörjer även garantiåtagandet enligt bestämmelserna i bilavgaslagen, regelbunden service och förpliktar sig att svara för reservdelshållning samt erforderlig utbildning av verkstadspersonal m.m.

Det börjar emellertid bli vanligt att biltillverkarna placerar en gemensam generalagent för Norden eller för de norra delarna av Europa i ett av länderna i regionen, företrädesvis i det land där den största försäljningen sker. I det enskilda försäljningslandet finns enbart en teknisk representant.

Oavsett om biltillverkaren väljer att sälja bilarna via en generalagent eller utser en teknisk representant i landet kräver bestämmelserna i bilavgaslagen att denne solidariskt med tillverkaren åtar sig det tillverkaransvar som följer härav och är behjälplig vid s.k. ''recallärenden''. Dessa ärenden berör tillverkarens åtgärder gentemot bilägaren i sådana fall där bilar i samband med de olika typerna av efterkontroller visat sig inte uppfylla de avgaskrav som ligger till grund för ett svenskt godkännande (jfr avsnitt 4.3).

5.1.2 Ibruktagande av fordon

Innan ett fordon får tas i bruk i Sverige måste det ha godkänts vid en typ- eller registreringsbesiktning. För att kunna genomföra en typbesiktning måste generalagenten ha ett tillstånd till typbesiktning som utfärdas av Vägverket. Efter en typbesiktning kan identiska bilar sättas i trafik utan ännu en besiktning. Fördelen med att inte behöva besiktiga varje enskilt fordon är uppenbar, särskilt då större serier av fordon skall introduceras på marknaden.

Övriga fordon blir föremål för registreringsbesiktning, vilket innebär en separat besiktning av varje fordon. De tekniska kraven på bilar i samband med ibruktagandet är lika.

Som en följd av EES-avtalet skall bilar som är godkända enligt direktiv 70/156/EEC från den 1 januari 1995 kunna säljas även i Sverige. För tunga fordon har ännu inte något system för helfordonsgodkännande utformas. Här gäller i stället nationella bestämmelser. Genom ändringarna i bilavgasförordningen har ett förfarande införts som innebär att även EG-godkända lätta fordon skall kunna sättas i trafik. Ett arbete med att även anpassa fordonskungörelsen och bilregisterkungörelsen till EES-avtalet i denna del pågår för närvarande inom Kommunikationsdepartementet. EG-bestämmelserna om s.k. helfordonsgodkännande specificerar endast de tekniska krav som gäller för nya lätta fordon. Det innebär att endast nya ''EG-bilar'' godkända enligt bestämmelserna i helfordonsdirektivet skall kunna säljas i Sverige utan krav på ytterligare teknisk provning. De svenska nationella avgaskraven för bilars miljöklassning, reningsutrustningens hållbarhet och tillverkaransvaret samt kravet på en representant kvarstår. Detta betyder som jag redovisat i avsnitt 4.2.2 att EEG-typgodkännandet måste kompletteras för ett svenskt avgasgodkännande.

5.2 Import av bil av fysisk person för eget bruk

Import av bil utanför de traditionella vägarna är förenat med svårigheter. Sidoimporten medför ofta problem när det gäller att styrka att de svenska tekniska kraven är uppfyllda, vilket i sin tur kan förorsaka höga kostnader för den som importerar. Det gäller bl.a. de svenska kraven på reningsutrustning som i princip är desamma som på bilar som förs in i landet via generalagenten, dvs. fordonstillverkaren måste intyga att fastställda krav är uppfyllda. Detta kan vara svårt då bilen brukats under längre eller kortare tid i ett annat land utan möjlighet för den enskilde tillverkaren att kontrollera fordonet, hur det har brukats och hur föreskriven service utförts. Det saknas också uppgifter om den tidigare ägaren ändrat bilen i något väsentligt avseende som kan påverka trafiksäkerheten och miljön. Praxis bland tillverkare varierar. Några utfärdar ett intyg varigenom de bekräftar överensstämmelse med en fabriksny bil. Andra vägrar att utfärda sådana intyg mot bakgrund av vad jag nyss anfört.

För att begränsa den kommersiella parallellimporten har Trafiksäkerhetsverket (numera Vägverket) och Naturvårdsverket meddelat föreskrifter om vad som är att betrakta som import av bil för eget bruk (TSVFS 1990:37, SNFS 1992:12 MS:52).

''Serietillverkat fordon som ägs av i Sverige boende fysisk person, för vilken det förtullats och anmälts till registrering i samband med förtullningen och är avsett att begagnas här i landet av ägaren.''

Vid förtullningen av fordonet sker en anmälan härom även till bilregistret, varvid ägare måste uppge om importen är för eget bruk. Bilen kan i samband härmed även klassificeras som flyttgods i de fall ägar- och brukarkriterier för sådan införsel är uppfyllda. En flyttsaksbil behöver inte uppfylla samma tekniska krav som övriga importerade bilar. Däremot måste i vissa fall en dispensavgift om 7 000 kr för lätta fordon och 20 000 kr för tunga fordon erläggas. Tullverket och Vägverkets bilregister avgör om fordonet kan anses importerat för eget bruk. Vid ett medlemskap i EU kommer det nuvarande tullförfarandet

vid import av fordon att falla bort. Riksskatteverket har som jag redovisat i kapitel 2 föreslagit en ändring i hanteringen av försäljningsskatteuttaget m.m. för att någon uppbörd eller övriga åtgärder i anslutning till införseln inte skall behöva ske vid gränsen. Avgörandet kommer därför att uteslutande falla på Bilregistret.

Att en importerad bil beslutats vara att anse som importerad för eget bruk är ofta en förutsättning för att fordonsägaren skall få nödvändiga intyg från generalagenten eller för att fordonet skall kunna godkännas enligt föreskrifterna om bilavgaskontroll (de. s.k. A-40 bestämmelserna SNFS 1992:12 MS:52). Detta avsteg från reglerna att generalagenten intygar överensstämmelse med identiska fordon gäller inte tillverkaråtagandet. Detta system betecknas som undantagsregler.

Bilköpare som importerat en bil för eget bruk får inte inom ett år från föregående registrering av ett importerat fordon utnyttja dessa undantagsregler. Begränsningen till import av ett fordon per år eller att endast fysisk person får stå som importör av fordonet har lett till dispensansökningar hos Vägverket.

I de fall inte några godtagbara intyg kan presenteras finns det alternativet att AB Svensk Bilprovning i sin egenskap av riksprovplats för fordon kan utföra en kontroll av att de fastställda kraven för bl.a. avgaser, buller och bromsar är uppfyllda.

Den begränsning av import för eget bruk som införts och som innebär att samma person inte får importera mer än en bil per tolvmånadersperiod har minskat antalet importerade fordon. Kontrollen över att så inte sker görs via Bilregistret. Ändras ägarförhållandena mellan förtullningstillfället och tidpunkten för registreringsbesiktning innebär det att bilen inte kan godkännas och får således inte tas i bruk.

EU:s ministerråd har utfärdat rekommendationer om proceduren vid typgodkännande och registrering av fordon som tidigare varit registrerat i ett annat EU-land (C/281/88/ s. 9). Dessa syftar till att underlätta parallellimport samt göra det enklare att köpa bilar utomlands liksom när det gäller registrering av bilar när man flyttar mellan olika länder. Dessa bestämmelser ingår också i EES-avtalet och även vid ett medlemskap i EU. De svenska reglerna med möjligheter till undantag får anses vara fullt tillräckliga för underlätta den import

som blir följden av bl.a. personers fria rörlighet.

Frågan om direktimport av bilar har aktualiserats ånyo genom att Grekland har förbjudit import av gamla dieseldrivna personbilar. En uppdatering av den nu nämnda kommunikationen (C) pågår inom kommissionen [DG XV (konkurrens) och DG III (industri)]. Arbetet är tämligen långt framskridet och kan förväntas ge ett förtydligande.

För närvarande finns det inte något EG-direktiv som reglerar hur bilar sätts i trafik inom EU. Varje medlemsland hanterar därför denna fråga på sitt eget sätt. Det innebär att lösningar väljs så att de bäst kan införlivas med den övriga nationella lagstiftningen på vägtrafikområdet. Jag har funnit att såväl enkla som mycket komplicerade system tillämpas. Enligt min mening föranleder därför EES-avtalet inte något behov av ändring av de svenska reglerna när det gäller import av begagnade bilar.

5.3 Import av bil på kommersiell basis (parallellimport)

Sverige har länge haft mycket höga bilpriser för nya bilar, men framför allt på andrahandsmarknaden. Prisskillnaden i förhållande till andra jämförbara länder uppgår till mellan 10 000—30 000 kr för bruksbilar och till mer än 100 000 kr för s.k. lyxbilar. Detta beror på dels att tillverkare kunnat ta ut högre priser vid försäljningen på grund av att Sverige har särregler på området, dels att bilhandelns kostnader och marginaler varit högre i Sverige.

Denna situation har skapat utrymme för en kommersiell handel av nästan nya bilar vid sidan av återförsäljarorganisationen. Nackdelen med denna parallellimport har varit att bilköparen fått en helt annan produkt än den han trott sig köpa. Skillnaden mellan fordon med i stort sett samma utseende kan bestå av olika garantiåtaganden i olika länder och därmed kvalitetsskillnader på de ingående komponenterna, utrustningspaket på bilen, vagnskadegaranti saknas som regel och sämre rostskydd. Direktimport av bilar täcks inte heller av tillverkarens avgasrelaterade åtagande utan kunden får själv stå för

kostnaden. Konsumenten får emellertid ofta en bättre produkt om bilinköpet sker i Sverige som "försvarar" för merkostnaden.

Skillnaderna i kvalitetskrav har fått myndigheterna att försöka begränsa den kommersiella parallellimporten. Antalet bilar som importeras till Sverige utanför generalagenturens organisation har minskat under de senaste åren. Direktimporten av bilar där Bilprovningen utfört nödvändiga undersökningar och utfärdat intyg har minskat från strax under 4 000 bilar år 1989 till ca 250 bilar år 1993. Antalet bilar som vid förtullningen klassificeras som flyttgods uppskattas till ca 10 000 per år enligt uppgift från AB Svensk Bilprovning. En annan anledning till att denna typ av import har minskat är dels ändrade regler för förmånsbilar, dels en allmän lågkonjunktur.

5.4 Egen import av bilar och tillverkaransvaret

Jag har i föregående avsnitt pekat på de olägenheter som kan uppkomma för den enskilde bilägaren om han eller hon väljer att själv eller via en mindre seriös importör köpa en bil i ett annat land. En fråga av särskild betydelse i detta sammanhang är om de svenska generalagenterna med hänsyn till tillverkaråtagande och hållbarhet skall bekosta reparationer på ett fordon som ägaren inte köpt av denne. Kostnader för brister i t.ex. avgasreningens funktion i en sådan bil och som upptäcks vid kontroll- eller registreringsbesiktningen bör det ankomma på den enskilde att bestrida.

Motormännens Riksförbund har i en skrivelse till utredningen betonat att det är av synnerlig vikt för konsumenterna och miljön att tillverkaransvaret och avgasåtagandet bibehålls. Man befarar också att parallell- och direktimport kan skapa problem när det gäller tillämpningen härav dels genom EES-avtalet, dels vid ett EU-medlemskap. Särskilt om dessa importörer skall svara för kostnader i anslutning till en dålig avgasreningsfunktion.

Motormännen har undersökt möjligheten att försäkra sig mot dåliga avgasreningssystem. Vid kontakt har ett antal försäkringsbolag visat intresse härför. Enligt Motormännen kan det endast bli fråga om ett

mindre antal och en engångspremie. Det bör enligt min mening överlåtas till försäkringsbolag och enskilda bilköpare eller deras organisationer att lösa frågan om hur tillverkaransvaret skall kunna upprätthållas även för sådan import som sker på annat sätt än där detta ansvar kan utkrävas.

Då bilavgaslagstiftningen är komplicerad och svårtolkad behöver potentiella bilköpare som avser att importera en bil bl.a. från ett land inom EES-området saklig och korrekt information om dels den praktiska hanteringen vid införseln, dels de övriga konsekvenser han eller hon kan drabbas av i form av ökade kostnader. Jag tänker då främst på tillverkaråtagandet. Jag föreslår därför att Vägverket ges i uppdrag att ta fram nödvändigt informationsmaterial inför en eventuellt ökad privat och kommersiell sidoimport av bilar från den 1 januari 1995.

Särskilda yttranden

1 av experten Börje Henningsson

Som styrmedel för att få bilföretagen att certifiera och bilkonsumenterna att efterfråga bilar av miljöklass 1 är den föreslagna ändringen av fordonsskatten alltför blygsam. Skall styrmedlet ge någon effekt krävs det minst att fordonsskatten sänks till 0 kr och att det gäller under fordonets hela livslängd. Skatteförmånen för miljöklass 1-bilarna blir då möjlig att kommunicera ut till marknaden och det kan då möjligen ge som resultat att det under det närmaste åren säljs ett par tusen miljöklass 1-bilar. Kostnaden för skatteförmånen bör täckas av det stora skatteöverskott på drygt 400 milj. kr som miljöklassningssystemet redan gett statskassan. Ett överskott som uppkommit trots att styrsystemet skulle, enligt de bedömningar som gjordes innan införandet bli skatteneutralt.

För el-fordon anser jag att det i dag är alltför tidigt att införa generella styrmedel. Fram tills en väl utarbetad kravspecifikation för miljö- och trafiksäkerhets- samt för andra viktiga funktionsegenskaper fastställts bör utvecklingen styras och stimuleras genom redan etablerade vägar som t.ex. NUTEK och KFB. Generella styrmedel måste bygga på fasta långsiktiga regler och utvecklingen av el-fordon har ännu inte gått så långt att dessa är möjliga att nu fastställa.

2 av experten Lars Näsman

1. I kap 4 antyds att tillverkaransvaret kan betraktas som ett separat ämnesområde, som inte omfattas av EES-avtalet, eftersom motsvarande regler inte finns inom EG/EU.

   Jag anser att detta synsätt är felaktigt. Tillverkaransvaret är inget separat ämnesområde, utan är en integrerad del av bestämmelserna om avgasrening. I Sverige regleras tillverkaransvaret av Bilavgaslagen 6—8 §§. Inom EG diskuteras motsvarande regler för införande i nästa generation avgasbestämmelser. Det går alltså inte att separera frågan om tillverkaransvar från de övriga delmomenten i avgasreningsbestämmelserna.

   ESS-avtalet innebär att Sverige fr o m. 1995-01-01 skall tillåta fri varurörlighet enligt ''Community acquis''. Detta innebär att fordon som godkänts enligt EG's regler skall kunna importeras till Sverige och säljas i Sverige utan att EG-godkännandet skall behöva kompletteras i Sverige med ytterligare krav av teknisk eller administrativ natur. Vad gäller bilar, så skall således ett fordon som godkänts inom EG med avseende på avgasrening enligt direktiv 70/220 och 88/77 (med senaste revideringar) kunna accepteras för fri cirkulation i Sverige. Jag anser i detta sammanhang att senaste justering av Bilavgasförordningen inte uppfyller EG's regler, genom att kräva att ett EG-godkännande skall konverteras i Sverige till ett svenskt avgasgodkännande och därmed också kompletteras med tillverkaråtagande och hållbarhetskrav enligt svensk modell.

2. I avsnitt 4.2.1 anges följande:

   > ''För att ett fordon skall anses vara i överensstämmelse med EG's bestämmelser skall det vara fråga om ett s k helfordonsgodkännande enligt rådets direktiv 70/156/E-EG''

Jag anser att denna snäva tolkning är direkt felaktig och saknar stöd i både EES-avtalet och EG's regler. Det föreligger uppenbarligen en felaktig tolkning av vad direktiv 70/156 är. Detta direktiv, som också brukar kallas "the framework directive", är en ram inom vilken samtliga deldirektiv utfärdats, inklusive EG's deldirektiv om avgasrening. Direktiv 70/156 har funnits inom EG sedan 1970, men systemet med helbilsgodkännande håller först nu på att införas inom EG och blir obligatoriskt först 1998-01-01 och då för personbilar. För tunga fordon pågår arbetet med revidering av direktivet i denna del.

Det är således min uppfattning att EES-avtalets text om att Sverige skall tillåta fri cirkulation av bilar som godkänts enligt EG's regler, innebär att Sverige skall tillämpa EG's principer för ömsesidigt godkännande av fordon i den form de tillämpas idag. Detta är speciellt viktigt med tanke på att system för s k helbilsgodkännande inom EG inte ens finns utarbetade för andra fordonskategorier än M1 (personbilar).

3 av experten Anders Roth

Naturskyddsföreningen anser att en tuff och långsiktig lagstiftning beträffande utsläppskrav för fordon är en viktig åtgärd på vägen mot ett miljöanpassat transportsystem. Detta är nödvändigt för att ta till vara och driva på teknikutvecklingen så att uppsatta miljömål har en chans att uppnås. Något som ej sker av sig själv. Långsiktigheten är väsentlig för att skapa trovärdighet och stabilitet för marknaden.

Miljöklassutredningens arbete har med tydlighet visat att ett sådant arbete ej längre är möjligt. Detta beror främst på utgången av EU-förhandlingarna. Resultatet har blivit att Sveriges handlingsfrihet när det gäller bilavgaslagstiftningen och möjligheten att använda ekonomiska styrmedel härtill är mycket starkt begränsad till nackdel för svenskt miljöarbete. Det tydligaste exemplet på denna situation är att försäljningsskatterabatten på 4 000 kr för Mk1-bilar tas bort för att ersättas med en rabatt på den årliga fordonsskatten. Detta beror på att en differentierad försäljningskatt endast får vara riktad mot i EU beslutade framtida avgaskrav. Att försöka styra försäljningen av nya bilar med hjälp av fordonsskatten i stället för försäljningsskatten kommer utan tvekan att ha en mycket begränsad effekt.

En vingklippt bilavgaslag innebär snävare ramar för trafikmiljöarbetet och medför att andra styrmedel måste lyftas fram hårdare för att trafikens negativa miljöeffekter skall kunna minskas tillräckligt. I praktiken innebär det åtgärder av typen drivmedelspris och miljözoner.

Naturskyddsföreningen anser vidare att upplägget av föreslagna ändringar i miljöklassystemet att direktiven alltför hårt bundit den särskilde utredaren vid en självfinansierande och statsfinansiellt neutral princip. På så sätt binder man på förhand upp den framtida försäljningen genom att storleken på rabatten på fordonsskatten bestäms av en prognosisterad försäljning. Ett sådant system tenderar lätt att bli självuppfyllande och har därmed förlorat den dynamik som kan finnas i ett väl utnyttjat miljöklassystem (dock ej i ett system baserat på fordonsskatten). Vägledande bör i stället vara de miljömål som skall klaras till en för samhället så låg kostnad som möjligt.

Vid behållandet av nuvarande förslag bör det framräknade underlaget, på 20,3 Mkr som utgör basen för förslagen användas till en minskning av fordonsskatten för att göra styreffekten något större; dvs. från föreslagna 300 kr per år och fordon till 400 kr. Pengar till stimulans av el- och hybridfordon hämtas från den dryga 400 Mkr pott som finns tack vare obalansen i försäljningen av Mk1 respektive Mk3-bilar fram till nu.

Kommittédirektiv

Dir. 1993:64

Vidareutveckling av systemet med miljöklasser för bilar m.m.

Dir. 1993:64

Beslut vid regeringssammanträde 1993-05-27

Chefen för Miljö- och naturresursdepartementet, statsrådet Johansson, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas med uppgift att se över miljöklassystemet för bilar med tillhörande system för ekonomiska styrmedel och utarbeta ett underlag för bedömning av hur ett vidareutvecklat system skall kunna utformas.

Utredaren skall också överväga vissa frågor som rör tillverkaransvar, underhåll, reservdelar, tillbehör och skattedifferentiering för dieselbränslen.

Bakgrund

I prop. 1992/93:179 om åtgärder mot klimatpåverkan m.m. anförs att det nuvarande systemet med miljöklasser för motorfordon bör vidareutvecklas.

Nuvarande system

Ett system med miljöklasser och differentierade försäljningsskatter för bilar introducerades i Sverige den 1 juli 1992. Miljöklassystemet avser bilar från och med 1993 års modeller. I bilavgasförordningen (1991:1481) definieras tre miljöklasser. Miljöklass 3 motsvarar de grundläggande, obligatoriska kraven och klasserna 2 och 1 innehåller successivt strängare krav. För att påskynda introduktionen av fordon som uppfyller mer långtgående miljökrav har försäljningsskatten differentierats mellan de olika

klasserna. Riksdagen har dock beslutat att den nya försäljningsskatten inte skall tas ut på tunga fordon av 1993 och tidigare års modeller.

Skäl till översyn

Det finns flera skäl till att nu se över och vidareutveckla systemet med miljöklasser. Ett skäl är behovet av att vidareutveckla systemet som ett verkningsfullt miljöpolitiskt styrmedel. Ett annat skäl är Sveriges närmande till EG.

I prop. 1991/92:170 om det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anges att det är avsikten att kravnivåerna i de svenska miljöklasserna skall anpassas till kommande EG-regler där så är möjligt med bibehållen miljöambition.

De nu gällande EG-direktiven på detta område innebär vissa begränsningar när det gäller möjligheten att nationellt använda ekonomiska styrmedel för att påskynda introduktionen av renare fordon. Begränsningarna har markerats särskilt tydligt i EG-kommissionens förslag till direktiv för avgaskrav för personbilar avsett att träda i kraft år 1996. Förslaget är ännu inte antaget, varför det är ovisst hur dessa begränsningar kan komma att formuleras i det slutliga direktivet. Sverige har i de förhandlingar om medlemskap i EG som nu har inletts begärt att även fortsättningsvis kunna ha ett system med effektiva ekonomiska styrmedel. Resultatet av förhandlingarna kommer att påverka utformningen av ett svenskt miljöklassystem.

Samtidigt är det regeringens ambition att på olika sätt verka för att det inom EG utarbetas ett gemensamt system som gör det möjligt att på ett verkningsfullt sätt stimulera introduktionen av bilar som uppfyller långtgående miljökrav. Möjligheterna att ha inflytande över utvecklingen av bilavgasreglerna inom EG har nu ökat genom att en svensk expert beretts möjlighet att delta i EG-kommissionens expertgrupp för bilavgaser.

I det svenska miljöklassningssystemet för personbilar motsvarar, som nyss nämnts, miljöklass 3 de grundläggande, obligatoriska avgaskraven. Miljöklass 2 motsvarar de krav som införs federalt i USA 1994 och miljöklass 1 den införda kravnivån TLEV (Transitional Low Emission Vehicles) i Californien. Från 1994 års modeller skall en del av nybilsförsäljningen i Californien uppfylla kraven enligt TLEV. Liknande klassindelning gäller för lätta lastbilar. Kraven i miljöklass 1 kan klaras med sådana bränslen som i dag finns på den svenska marknaden. Enligt proposition 1990/91:156 om miljöklasser för nya fordon m.m. skall elbilar hänföras till miljöklass 1. I propositionen angavs att det då inte fanns något behov av en särskild miljöklass för fordon med mycket låga utsläpp, men att det inte kunde uteslutas att miljöklassindelningen i framtiden kan behöva utökas.

Hållbarhet och tillverkaransvar

De svenska bilavgasreglerna ställer krav på avgasreningens hållbarhet med ansvar för tillverkaren att avgaskraven uppfylls under en angiven del av bilens livslängd. I miljöklass 1 och 2 har tillverkaransvaret utvidgats till en större del av bilens livslängd när det gäller lätta fordon. Från miljösynpunkt är det viktigt att avgasreningen fungerar väl under bilens hela livslängd. Detta kan tillgodoses genom att det ställs krav på såväl tillverkare som bilägare.

Regler om tillverkaransvar har förutsatts kunna behållas såväl enligt EES-avtalet som vid ett svenskt medlemskap i EG. Denna fråga har behandlats i prop. 1991/92:170, del III, bilaga 13. En modifiering av de regler som gör det möjligt att utkräva ansvaret bör dock övervägas med hänsyn till de allmänna reglerna i EES-avtalet och EG-rätten. Vidare behöver omfattningen av ansvaret vad gäller avgasrelaterade delar preciseras.

Reservdelar och tillbehör

En grundtanke i de svenska avgasreglerna är ett långtgående tillverkaransvar. Enligt 11 § bilavgasförordningen (1991:1481) gäller tillverkarens ansvar bara om ägaren vid utbyte av utsläppsbegränsande anordningar inte anskaffar delar som från miljösynpunkt är sämre än de delar som bilen var utrustad med när den var ny.

För att säkerställa att avgasreningen fungerar enligt vad som uppges i samband med avgasgodkännandet har Naturvårdsverket angivit i sina föreskifter (A40) att en bils utrustning och injustering i avseenden väsentliga från utsläppssynpunkt inte får avvika från den specifikation som gäller för aktuell avgasgodkänd motorfamilj och fordonstyp. Vidare skall utrustningen vara i funktionsdugligt skick.

Naturvårdsverket lämnade den 14 september 1990 på regeringens uppdrag ett förslag till hur ett system för avgasgodkännande av avgasrelaterade komponenter och tillbehör skulle kunna utformas. Systemet skall säkerställa att kraven i bilavgaslagen och bilavgasförordningen uppfylls även om andra komponenter än originaldelar används. Flera remissinstanser ansåg att systemet var för komplicerat och dyrbart. Av samma skäl tyckte inte heller Naturvårdsverket att systemet borde införas.

Det finns inte några EG-regler för avgasrelaterade komponenter och tillbehör. Tyskland har dock nationella regler som liknar Naturvårdsverkets förslag. En genomgång av hur Sveriges närmande till EG påverkar gällande svenska regler för avgasrelaterade reservdelar och tillbehör behöver göras.

De första katalysatorbilarna som omfattas av tillverkaransvaret i Sverige börjar närma sig den ålder då tillverkaransvaret upphör. Undersökningar har visat att många katalysatorer inte håller under bilens hela livslängd.

När bilen inte längre omfattas av tillverkaransvaret drabbar kostnaden för katalysatorbyte bilägaren. Byte av katalysator är i många fall kostsamt, och det är angeläget att kostnaderna kan hållas nere. Ett särskilt system för hur krav med bibehållen miljöambition skall kunna ställas på utbyteskatalysatorer, utan att de behöver vara i originalutförande, är därför angeläget.

Det har från flera håll rests önskemål om att det skall vara möjligt att sälja tillbehör som inte ingår i den avgasgodkända fordonstypen. Det kan därför finnas anledning att försöka hitta former för förenklat godkännandeförfarande för utrustning som är avsedd för bilar utan avancerad avgasrening eller som inte längre omfattas av tillverkaransvaret.

Övriga frågor

I prop. 1992/93:192 om sänkt dieseloljeskatt m.m. anges att utredningen om miljöklassning av fordon som aviserats i prop. 1992/93:179 om åtgärder mot klimatpåverkan m.m. skall överväga om användningen av blytillsatser i bensin helt bör kunna undvikas samt om skattedifferentieringen mellan olika miljöklasser beträffande dieselbränslen behöver justeras. Frågan om blytillsatser har redan behandlats av Naturvårdsverket i redovisningen av uppdraget att föreslå miljöklasser för bensin. En utvärdering av systemet med skattedifferentieringen för dieselbränslen är dock angelägen.

Uppdraget

En särskild utredare bör tillkallas för att se över miljöklassystemet i sin helhet med tillhörande system för ekonomiska styrmedel och för att utarbeta ett underlag för bedömning av hur ett vidareutvecklat system skall kunna utformas. Utredaren skall också överväga vissa frågor som rör tillverkaransvar, underhåll, reservdelar, tillbehör och skattedifferentiering för dieselbränslen. Med utgångspunkt i resultatet av Sveriges förhandlingar om medlemskap i EG bör i utredarens uppdrag ingå följande uppgifter:

1. Överväga om en komplettering av miljöklasserna med hänsynstagande till utsläpp av koldioxid är ett verkningsfullt och från olika utgångspunkter ekonomiskt försvarbart sätt att minska dessa utsläpp och i så fall föreslå sådana kompletteringar.
2. Överväga om definitionen av miljöklasserna bör kompletteras med hänsynstagande till utsläpp av andra skadliga ämnen än de som regleras i dag och i så fall föreslå sådana kompletteringar.
3. Överväga hur en komplettering av miljöklassystemet med en miljöklass (eventuellt fler) med mycket långtgående miljökrav kan ske som en del i ett program för att påskynda introduktionen av fordon som genererar mycket låga utsläpp, varmed i första hand avses

fordon som inte drivs med bensin eller dieselolja. Ett förslag till definition av en sådan miljöklass (eller sådana miljöklasser) bör i så fall lämnas.

4. Överväga hur avgasreningens funktion under bilens hela livslängd skall kunna säkerställas genom en lämplig kombination av hållbarhetskrav med tillverkaransvar i miljöklasserna och ett ökat ansvar för bilägaren att underhålla bilen. Metoder för att stimulera till underhåll av äldre fordon bör studeras.
5. Skissera olika förslag till lösningar till system som kan fungera som verkningsfulla miljöpolitiska styrmedel och där förslagen kan användas som underlag i expertdiskussioner inom ramen för EES-avtalet och vid framtida diskussioner inom EG om gemensamma regler. Medlemskapsförhandlingarna bör därvid följas noga.
6. Föreslå en lämplig utformning av de svenska reglerna om tillverkaransvar med hänsyn till EES-avtalet och ett eventuellt medlemskap i EG.
7. Överväga och lämna förslag till hur ett system med krav på avgasrelaterade reservdelar och tillbehör bör utformas, särskilt i fråga om utbyteskatalysatorer och med särskild hänsyn till konsekvenserna av ett närmande till EG. Förslagets konsekvenser för den svenska bilavgaslagstiftningens regler för tillverkaransvar skall därvid belysas.
8. Föreslå ett förenklat godkännandeförfarande för tillbehör avsedda för bilar som inte har avancerad avgasrening eller som inte längre omfattas av tillverkaransvaret.
9. Utvärdera hur systemet med miljöklasser för dieselbränslen har fungerat och överväga om skattedifferentieringen mellan olika miljöklasser behöver justeras.

De lämnade förslagen bör utformas så att de inte innebär en sänkning av Sveriges ambitioner på miljöområdet. De ekonomiska konsekvenserna av lämnade förslag skall analyseras och redovisas. Detta gäller såväl de samhällsekonomiska effekterna i stort som effekterna för myndigheter, tillverkare, importörer/distributörer samt användare. Förslag som lämnas skall utformas på ett sådant sätt att enkelhet i regelsystemet främjas och att administrationen underlättas. Om ett genomförande av förslagen förutsätter ändringar i berörda lagar och förordningar, bör redovisningen innehålla förslag till sådana ändringar.

Tidsplan, arbetsformer m.m.

Utredningsarbetet skall ske i nära samverkan med Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter och organisationer. Arbetet bör samordnas med de utredningar inom skatteområdet som berör detta område. Arbetet skall därutöver samordnas särskilt beträffande punkterna 1, 2, 3 och 5 under

ovanstående rubrik "Uppdraget" med utredningen (K 1993:01) om att begränsa utsläppen av koldioxid m.m. från trafiken.

Utredaren skall lämna en delredovisning av den del av uppdraget som rör miljöklasser för bilar med tillhörande system för ekonomiska styrmedel senast den 31 december 1993. Delredovisningen skall innehålla de delar som är möjliga att redovisa med hänsyn till läget i EG-förhandlingarna och utvecklingen i EG. Slutredovisning av hela uppdraget bör lämnas senast den 30 juni 1994.

För utredaren bör gälla regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare om utredningsförslagens inriktning (dir. 1984:5), angående EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43) samt om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50).

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för Miljö- och naturresursdepartementet

att tillkalla en särskild utredare - omfattad av kommittéförordningen (1976:119) - med uppgift att se över miljöklassystemet för bilar med tillhörande system för ekonomiska styrmedel m.m.,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta fjortonde huvudtitelns anslag Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Miljö- och naturresursdepartementet)

Kommittédirektiv

Dir. 1994:37

Tilläggsdirektiv till den särskilde utredare (M 1993:08) som ser över systemet med miljöklasser för bilar m.m.

Dir. 1994:37

Beslut vid regeringssammanträde den 28 april 1994

Sammanfattning av uppdraget

Utredaren med uppdrag att vidareutveckla systemet med miljöklasser för bilar m.m. (M 1993:08) får till uppgift att lägga fram förslag om en sänkt årlig fordonsskatt för lätta fordon i miljöklass 1 samt ett förslag till stöd för fordon som möter mycket högt ställda miljökrav.

Bakgrund

Från och med 1993 års modeller gäller för lätta fordon - dvs. personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar - att en indelning skall ske i miljöklasser och att försäljningsskatten för fordonen differentieras. Skatten för fordon i miljöklass 1 är 4 000 kr lägre än för fordon i miljöklass 2. För fordon i miljöklass 3 betalas ytterligare 2 000 kr i försäljningsskatt.

Ett medlemskap i EU medför att de regler om utformningen av ekonomiska styrmedel som gäller enligt EG-direktiven om bilavgaser skall tillämpas av Sverige. En viktig bestämmelse är därvid att en lägre försäljningsskatt bara får tillämpas för fordon som uppfyller en standard för avgasrening som beslutats inom gemenskapen. Detta får konsekvenser när det gäller de svenska reglerna för lätta fordon i miljöklass 1. Det finns ännu ingen EG-standard för bilar med så låga utsläpp, utan de gränsvärden m.m. som gäller för miljöklassen har hämtats från Kalifornien. Det kan inte heller förväntas att beslut om EG-standarder på denna nivå beslutas före ett medlemskap. Enligt de planer som nu finns skall nya avgaskrav beslutas senast den 30 juni 1996 och börja tillämpas år 2 000. Detta betyder att de svenska reglerna om skatteförmåner för lätta fordon i miljöklass 1 måste

utformas på ett annat sätt när det gäller tiden från ett medlemskap till dess att beslut har fattats om de nya EG-kraven.

I samband med att en uppgörelse om miljöfrågorna nåddes i december 1993 som ett led i förhandlingarna om ett medlemskap i EU konstaterade regeringen därför att den utredare som ser över systemet med miljöklasser borde få i uppdrag att lämna förslag till åtgärder som kan ersätta den differentierade försäljningsskatten för de aktuella fordonen. Detta är i linje med uttalandet i regeringsförklaringen år 1991 att Sverige i förhandlingarna om svenskt medlemskap i EG skulle utgå från att högsta tillämpade ambitionsnivå skall gälla på miljöområdet.

Uppdraget

Utredaren får till uppgift att lämna förslag till åtgärder som kan ersätta den begränsning i det nuvarande miljöklassystemet som eventuellt ett medlemsskap medför i nyss angivet hänseende. Förslagen bör omfatta:
- en sänkning av den löpande beskattningen för lätta fordon som uppfyller kraven i miljöklass 1,
- ett system för stöd till sådana fordon med mycket låga utsläpp som avses i punkten 3 i utredarens ursprungliga uppdrag.

En utgångspunkt bör vara att den ökning av statens kostnader som dessa förslag medför skall motsvaras av de ökade skatteinkomster som blir följden av att skatterabatten på försäljningsskatten inte kan lämnas för fordon i miljöklass 1 under tiden den 1 januari 1995 - den 30 juni 1996. Förslagen bör utformas i överensstämmelse med EG:s regelverk.

Tidsplan

I stället för vad som sägs i utredarens ursprungliga direktiv bör följande gälla beträffande de tidpunkter då uppdraget redovisas.

Om utredaren finner att ändringar i de gällande svenska reglerna krävs med hänsyn till EES-avtalet och ett eventuellt medlemskap i EU, bör förslag till sådana ändringar lämnas senast den 15 juli 1994. Detsamma gäller redovisningen av uppgifterna enligt dessa tilläggsdirektiv. Slutredovisning av uppdraget bör lämnas senast den 31 oktober 1994.

(Miljö- och naturresursdepartementet)

Förteckning över aktuella EG-rättsakter

370 L 0156: Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 1) i dess lydelse enligt

- **1 72 B:** Anslutningsakten för Danmark, Irland och Storbritannien (EGT nr L 73, 27.3.1972, s. 115)
- **378 L 0315:** Rådets direktiv 78/315/EEG av den 21 december 1977 (EGT nr L 81, 28.3.1978, s. 1)
- **378 L 0547:** Rådets direktiv av den 12 juni 1978 (EGT nr L 168, 26.6.1978, s. 39)
- **1 79:** Anslutningsakten för Grekland (EGT nr 291, 12.11.1979, s. 108)
- **380 L 1267:** Rådets direktiv av den 16 december 1980 (EGT nr L 375, 31.12.1980, s. 34)
- **1 85 I:** Anslutningsakten för Spanien och Portugal (EGT nr L 302, 15.11.1985, s. 211)
- **387 L 0358:** Rådets direktiv av den 25 juni 1987 (EGT nr L 192, 11.7.1987, s. 51)
- **387 L 0403:** Rådets direktiv 87/403/EEG av den 25 juni 1987 om tillägg till bilaga 1 direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT nr L 220, 8.8.1987, s. 44).
- **392 L 0053:** Rådets direktiv 92/53/EEC av den 18 juni 1992 (EGT nr L 225, 10.8.1992, s. 1)
- **393 L 0081:** Kommissionens direktiv 93/81/EEG av den 29 september 1993 (EGT nr L 246, 23.10.1993, s. 49)

370 L 0157: Rådets direktiv 70/157/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tillåten ljudnivå och avgassystemet för motorfordon (EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 6), i dess lydelse enligt

- **393 L 0081:** Kommissionens direktiv 93/81/EEC av den 29 september 1993 (EGT nr L 264, 23.10.1993, s. 49).
- **373 L 0350:** Kommissionens direktiv 73/350/EEG av den 7 november 1973 (EGT nr L 321, 22.11.73, s. 33)
- **377 L 0212:** Rådets direktiv 77/212/EEG av den 8 mars 1977 (EGT nr L 66, 12.3.1977, s. 33)
- **381 L 0334:** Kommissionens direktiv 81/334/EEG av den 13 april 1981 (EGT nr L 131, 18.5.1981, s. 6)
- **384 L 0372:** Kommissionens direktiv 84/372/EEG av den 3 juli 1984 (EGT nr L 196, 26.7.1984, s. 47)
- **384 L 0424:** Rådets direktiv 84/424/EEG av den 3 september 1984 (EGT nr L 238, 6.9.1984, s. 31)
- **1 85 I:** Anslutningsakten för Spanien och Portugal (EGT nr L 302, 15.11.1985, s. 211)
- **389 L 0491:** Kommissionens direktiv 89/491/EEG av den 17 juli 1989 (EGT nr L 238, 15.8.1989, s. 43).
- **392 L 0097:** Rådets direktiv 92/97/EEG av den 10 november 1992 (EGT nr L 371, 19.12.1992, s. 21)

370 L 0220: Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon (EGT nr L 76, 6.4.1970, s. 1) i dess lydelse enligt

- **1 72 B:** Anslutningsakten för Danmark, Irland och Storbritannien (EGT nr L 73, 27.3.1972, s. 115);
- **374 L 0290:** Rådets direktiv 74/290/EEG av den 28 maj 1974 (EGT nr L 159, 15.6.1974, s. 61)
- **377 L 0102:** Kommissionens direktiv 77/102/EEG av den 30 november 1976 (EGT nr L 32, 3.2.1977, s. 32)
- **378 L 0665:** Kommissionens direktiv 78/665/EEG av den 14 juli 1978 (EGT nr 223, 14.8.1978, s. 48)

- **383 L 0351:** Rådets direktiv 83/351/EEG av den 16 juni 1983 (EGT nr L 197, 20.7.1983, s. 1)
- **388 L 0076:** Rådets direktiv 88/76/EEG av den 3 december 1987 (EGT nr L 36, 9.2.1988, s. 1)
- **388 L 0436:** Rådets direktiv 88/436/EEG av den 16 juni 1988 (EGT nr L 214, 6.8.1988, s. 1)
- **389 L 0458:** Rådets direktiv 89/458/EEG av den 18 juli 1989 (EGT nr L 226, 3.8.1989, s. 1)
- **389 L 0491:** Kommissionens direktiv 89/491/EEG av den 17 juli 1989 (EGT L 238, 15.8.1989, s. 43)
- **391 L 0441:** Rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 (EGT nr L 242, 30.8.191, s. 1)
- **393 L 0059:** Rådets direktiv 93/59 av den 28 juni 1993 (EGT nr L 186, 28.7.1993, s. 21)
- .. Rådets och parlamentets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 (EGT nr L 100, s. 42)

372 L 0306: Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselbränsle som används i fordon (EGT nr L 190, 20.8.1972, s. 1), i dess lydelse enligt

- **389 L 0491:** Kommissionens direktiv 89/491/EEG av den 17 juli 1989 (EGT nr L 238, 15.8.1989, s. 43).

388 L 0077: Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT nr L 36, 9.2.1988, s. 33).

- **391 L 0542:** Kommissionens direktiv 91/542/EEC av den 1 oktober 1991 (EGT nr L 295, 25.10.1991, s. 1)

Rättsakter som de avtalsslutande parterna skall beakta

De avtalsslutande parterna beaktar följande rättsakter:

377 Y 0762(01): Rådets resolution av den 29 juni 1977 om EEG-typgodkännande av personbilar avseende helt fordon (EGT nr C 177, 26.7.1977, s. 1)

C/281/88/s. 9: Kommissionens skrivelse om förfarandet för typgodkännande och registrering av fordon som tidigare registrerats i ett annat medlemsland (EGT nr C 281, 4.11.1988, s. 9).

Statens offentliga utredningar 1994

Kronologisk förteckning

1. Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken. Fi.
2. Kommunerna, Landstingen och Europa + Bilagedel. C.
3. Mäns föreställningar om kvinnor och chefskap. S.
4. Vapenlagen och EG. Ju.
5. Kriminalvård och psykiatri. Ju.
6. Sverige och Europa. En samhällsekonomisk konsekvensanalys. Fi.
7. EU, EES och miljön. M.
8. Historiskt vägval – Följderna för Sverige i utrikes- och säkerhetspolitiskt hänseende av att bli, respektive inte bli medlem i Europeiska unionen. UD.
9. Förnyelse och kontinuitet – om konst och kultur i framtiden. Ku.
10. Anslutning till EU – Förslag till övergripande lagstiftning. UD.
11. Om kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949-1969 + Bilagedel. SB.
12. Suveränitet och demokrati + bilagedel med expertuppsatser. UD.
13. JIK-metoden, m.m. Fi.
14. Konsumentpolitik i en ny tid. C.
15. På väg. K.
16. Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark. Kartläggning och åtgärdsförslag. M.
17. Års- och koncernredovisning enligt EG-direktiv. Del I och II. Ju.
18. Kvalitet i kommunal verksamhet – nationell uppföljning och utvärdering. C.
19. Rena roller i biståndet – styrning och arbetsfördelning i en effektiv biståndsförvaltning. UD.
20. Reformerat pensionssystem. S.
21. Reformerat pensionssystem. Bilaga A. Kostnader och individeffekter. S.
22. Reformerat pensionssystem. Bilaga B. Kvinnors ATP och avtalspensioner. S.
23. Förvalta bostäder. Ju.
24. Svensk alkoholpolitik – en strategi för framtiden. S.
25. Svensk alkoholpolitik – bakgrund och nuläge. S.
26. Att förebygga alkoholproblem. S.
27. Vård av alkoholmissbrukare. S.
28. Kvinnor och alkohol. S.
29. Barn – Föräldrar – Alkohol. S.
30. Vallagen. Ju.
31. Vissa mervärdeskattefrågor III – Kultur m.m. Fi.
32. Mycket Under Samma Tak. C.
33. Vandelns betydelse i medborgarskapsärenden, m.m. Ku.
34. Tekniskt utrymme för ytterligare TV-sändningar. Ku.
35. Vår andes stämma – och andras. Kulturpolitik och internationalisering. Ku.
36. Miljö och fysisk planering. M.
37. Sexualupplysning och reproduktiv hälsa under 1900-talet i Sverige. UD.
38. Kvinnor, barn och arbete i Sverige 1850-1993. UD.
39. Gamla är unga som blivit äldre. Om solidaritet mellan generationerna. Europeiska äldreåret 1993. S.
40. Långsiktig strålskyddsforskning. M.
41. Ledighetslagstiftningen – en översyn. A.
42. Staten och trossamfunden. C.
43. Uppskattad sysselsättning – om skatternas betydelse för den privata tjänstesektorn. Fi.
44. Folkbokföringsuppgifterna i samhället. Fi.
45. Grunden för livslångt lärande. U.
46. Sambandet mellan samhällsekonomi, transfereringar och socialbidrag. S.
47. Avveckling av den obligatoriska anslutningen till studentkårer och nationer. U.
48. Kunskap för utveckling + bilagedel. A.
49. Utrikessekretessen. Ju.
50. Allemanssparandet – en översyn. Fi.
51. Minne och bildning. Museernas uppdrag och organisation + bilagedel. Ku.
52. Teaterns roller. Ku.
53. Mästarbrev för hantverkare. Ku.
54. Utvärdering av praxis i asylärenden. Ku.
55. Rätten till ratten – reformerat bilstöd. S.
56. Ett centrum för kvinnor som våldtagits och misshandlats. S.
57. Beskattning av fastigheter, del II – Principiella utgångspunkter för beskattning av fastigheter m.m. Fi.
58. 6 Juni Nationaldagen. Ju.
59. Vilka vattendrag skall skyddas? Principer och förslag. M.
59. Vilka vattendrag skall skyddas? Beskrivningar av vattenområden. M.
60. Särskilda skäl – utformning och tillämpning av 2 kap. 5 § och andra bestämmelser i utlänningslagen. Ku.
61. Pantbankernas kreditgivning. N.
62. Rationaliserad fastighetstaxering, del I. Fi.
63. Personnummer – integritet och effektivitet. Ju.
64. Med raps i tankarna? M.
65. Statistik och integritet, del 2 – Lag om personregister för officiell statistik m.m. Fi.
66. Finansiella tjänster i förändring. Fi.
67. Räddningstjänst i samverkan och på entreprenad. Fö.
68. Otillbörlig kurspåverkan och vissa insiderfrågor. Fi.

Statens offentliga utredningar 1994

Kronologisk förteckning

69. On the General Principles of Environment Protection. M.
70. Inomkommunal utjämning. Fi.
71. Om intyg och utlåtanden som utfärdas av hälso- och sjukvårdspersonal i yrkesutövningen. S.
72. Sjukpenning, arbetsskada och förtidspension – förutsättningar och erfarenheter. S.
73. Ungdomars välfärd och värderingar – en undersökning om levnadsvillkor, livsstil och attityder. C.
74. Punktskatterna och EG. Fi.
75. Patientskadelag. C.
76. Trade and the Environment – towards a sustainable playing field. M.
77. Tillvarons trösklar. C.
78. Citytunneln i Malmö. K.
79. Allmänhetens bankombudsman. Fi.
80. Iakttagelser under en reform – Lägesrapport från Resursberedningens uppföljning vid sex universitet och högskolor av det nya resurstilldelningssystemet för grundläggande högskoleutbildning. U.
81. Ny lag om skiljeförfarande. Ju.
82. Förstärkta miljöinsatser i jordbruket – svensk tillämpning av EG:s miljöprogram. Jo.
83. Övergång av verksamheter och kollektiva uppsägningar. EU och den svenska arbetsrätten. A.
84. Samvetsklausul inom högskoleutbildningen. U.
85. Ny lag om skatt på energi. En teknisk översyn och EG-anpassning.
    – Motiv. Del I.
    – Författningstext och bilagor. Del II. Fi.
86. Teknologi och vårdkonsumtion inom sluten somatisk korttidsvård 1981-2001. S.
87. Nya tidpunkter för redovisning och betalning av skatter och avgifter. Fi.
88. Mervärdesskatten och EG. Fi.
89. Tullagstiftningen och EG. Fi.
90. Kart- och fastighetsverksamhet – finansiering, samordning och författningsreglering. M.
91. Trafiken och koldioxiden – Principer för att minska trafikens koldioxidutsläpp. K.
92. Miljözoner för trafik i tätorter. K.
93. Levande skärgårdar. Jo.
94. Dagspressen i 1990-talets medielandskap. Ku.
95. En allmän sjukvårdsförsäkring i offentlig regi. S.
96. Följdlagstiftning till miljöbalken. M.
97. Reglering av vattenuttag ur enskilda brunnar. M.
98. Beskattning av förmåner. Fi.
99. Domaren i Sverige inför framtiden – utgångspunkter för fortsatt utredningsarbete. Del A+B. Ju.
100. Beskattningen vid gränsöverskridande omstruktureringar inom EG, m.m. Fi.
101. Höj ribban! Lärarkompetens för yrkesutbildning. U.
102. Analys och utvärdering av bistånd. UD.
103. Studiemedelsfinansierad polisutbildning. Ju.
104. PVC - en plan för att undvika miljöpåverkan. M
105. Ny lagstiftning om radio och TV. Ku.
106. Sjöarbetstid. K.
107. Säkrare finansiering av framtida kärnavfallskostnader. M.
108. Säkrare finansiering av framtida kärnavfallskostnader – Underlagsrapporter. M.
109. Tåget kommer. K.
110. Omsorg och konkurrens. S.
111. Bilars miljöklassning och EG. M.

Statens offentliga utredningar 1994

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Om kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949-1969 + Bilagedel. [11]

Justitiedepartementet

Vapenlagen och EG [4]
Kriminalvård och psykiatri. [5]
Års- och koncernredovisning enligt EG-direktiv. Del I och II. Ju. [17]
Förvalta bostäder. [23]
Vallagen. [30]
Utrikessekretessen. [49]
6 Juni Nationaldagen. [58]
Personnummer - integritet och effektivitet. [63]
Ny lag om skiljeförfarande. [81]
Domaren i Sverige inför framtiden - utgångspunkter för fortsatt utredningsarbete. Del A+B. [99]
Studiemedelsfinansierad polisutbildning. [103]

Utrikesdepartementet

Historiskt vägval – Följderna för Sverige i utrikes- och säkerhetspolitiskt hänseende av att bli, respektive inte bli medlem i Europeiska unionen. [8]
Anslutning till EU – Förslag till övergripande lagstiftning. [10]
Suveränitet och demokrati + bilagedel med expertuppsatser. [12]
Rena roller i biståndet – styrning och arbetsfördelning i en effektiv biståndsförvaltning. [19]
Sexualupplysning och reproduktiv hälsa under 1900-talet i Sverige. [37]
Kvinnor, barn och arbete i Sverige 1850-1993. [38]
Analys och utvärdering av bistånd. [102]

Försvarsdepartementet

Räddningstjänst i samverkan och på entreprenad. [67]

Socialdepartementet

Mäns föreställningar om kvinnor och chefskap. [3]
Reformerat pensionssystem. [20]
Reformerat pensionssystem. Bilaga A. Kostnader och individeffekter. [21]
Reformerat pensionssystem. Bilaga B. Kvinnors ATP och avtalspensioner. [22]
Svensk alkoholpolitik – en strategi för framtiden. [24]
Svensk alkoholpolitik – bakgrund och nuläge. [25]
Att förebygga alkoholproblem. [26]
Vård av alkoholmissbrukare. [27]
Kvinnor och alkohol. [28]
Barn – Föräldrar – Alkohol. [29]
Gamla är unga som blivit äldre. Om solidaritet mellan generationerna. Europeiska äldreåret 1993. [39]
Sambandet mellan samhällsekonomi, transfereringar och socialbidrag. [46]
Rätten till ratten - reformerat bilstöd. [55]
Ett centrum för kvinnor som våldtagits och misshandlats. [56]
Om intyg och utlåtanden som utfärdas av hälso- och sjukvårdspersonal i yrkesutövningen. [71]
Sjukpenning, arbetsskada och förtidspension - förutsättningar och erfarenheter. [72]
Teknologi och vårdkonsumtion inom sluten somatisk korttidsvård 1981-2001. [86]
En allmän sjukvårdsförsäkring i offentlig regi. [95]
Omsorg och konkurrens. [110]

Kommunikationsdepartementet

På väg. [15]
Citytunneln i Malmö. [78]
Trafiken och koldioxiden - Principer för att minska trafikens koldioxidutsläpp. [91]
Miljözoner för trafik i tätorter. [92]
Sjöarbetstid. [106]
Tåget kommer. [109]

Finansdepartementet

Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken. [1]
Sverige och Europa. En samhällsekonomisk konsekvensanalys. [6]
JIK-metoden, m.m. [13]
Vissa mervärdeskattefrågor III – Kultur m.m. [31]
Uppskattad sysselsättning – om skatternas betydelse för den privata tjänstesektorn. [43]
Folkbokföringsuppgifterna i samhället. [44]
Allemanssparandet - en översyn. [50]
Beskattning av fastigheter, del II – Principiella utgångspunkter för beskattning av fastigheter m.m. [57]
Rationaliserad fastighetstaxering, del I. Fi. [62]
Statistik och integritet, del 2
- Lag om personregister för officiell statistik m.m. [65]
Finansiella tjänster i förändring. [66]
Otillbörlig kurspåverkan och vissa insiderfrågor. [68]
Inomkommunal utjämning. [70]
Punktskatterna och EG. [74]
Allmänhetens bankombudsman. [79]
Ny lag om skatt på energi.
En teknisk översyn och EG-anpassning.
- Motiv. Del I.
- Författningstext och bilagor. Del II. [85]

Statens offentliga utredningar 1994

Systematisk förteckning

Nya tidpunkter för redovisning och betalning av skatter och avgifter. [87]
Mervärdesskatten och EG. [88]
Tullagstiftningen och EG. [89]
Beskattning av förmåner. [98]
Beskattningen vid gränsöverskridande omstruktureringar inom EG, m.m. [100]

Utbildningsdepartementet

Grunden för livslångt lärande. [45]
Avveckling av den obligatoriska anslutningen till studentkårer och nationer. [47]
Iakttagelser under en reform - Lägesrapport från Resursberedningens uppföljning vid sex universitet och högskolor av det nya resurstilldelningssystemet för grundläggande högskoleutbildning. [80]
Samvetsklausul inom högskoleutbildningen. [84]
Höj ribban!
Lärarkompetens för yrkesutbildning. [101]

Jordbruksdepartementet

Förstärkta miljöinsatser i jordbruket – svensk tillämpning av EG:s miljöprogram. [82]
Levande skärgårdar. [93]

Kulturdepartementet

Förnyelse och kontinuitet – om konst och kultur i framtiden. [9]
Vandelns betydelse i medborgarskapsärenden, m.m. [33]
Tekniskt utrymme för ytterligare TV-sändningar. [34]
Vår andes stämma – och andras.
Kulturpolitik och internationalisering. [35]
Minne och bildning. Museernas uppdrag och organisation + bilagedel. [51]
Teaterns roller. [52]
Mästarbrev för hantverkare. [53]
Utvärdering av praxis i asylärenden. [54]
Särskilda skäl - utformning och tillämpning av 2 kap. 5 § och andra bestämmelser i utlänningslagen. [60]
Dagspressen i 1990-talets medielandskap. [94]
Ny lagstiftning om radio och TV. [105]

Näringsdepartementet

Pantbankernas kreditgivning. [61]

Arbetsmarknadsdepartementet

Ledighetslagstiftningen – en översyn [41]
Kunskap för utveckling + bilagedel. [48]
Övergång av verksamheter och kollektiva uppsägningar. EU och den svenska arbetsrätten. [83]

Civildepartementet

Kommunerna, Landstingen och Europa. + Bilagedel. [2]
Konsumentpolitik i en ny tid. [14]
Kvalitet i kommunal verksamhet – nationell uppföljning och utvärdering. [18]
Mycket Under Samma Tak. [32]
Staten och trossamfunden. [42]
Ungdomars välfärd och värderingar - en undersökning om levnadsvillkor, livsstil och attityder.]7
Patientskadelag. [75]
Tillvarons trösklar. [77]

Miljö- och naturresursdepartement

EU, EES och miljön. [7]
Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark. Kartläggning och åtgärdsförslag. [16]
Miljö och fysisk planering. [36]
Långsiktig strålskyddsforskning. [40]
Vilka vattendrag skall skyddas? Principer och förslag. [59]
Vilka vattendrag skall skyddas? Beskrivningar av vattenområden. [59]
Med raps i tankarna? [64]
On the General Principles of Environment Protection. [69]
Trade and the Environment - towards a sustainable playing field. [76]
Kart- och fastighetsverksamhet - finansiering, samordning och författningsreglerin [90]
Följdlagstiftning till miljöbalken. [96]
Reglering av vattenuttag ur enskilda brunnar. [97]
PVC - en plan för att undvika miljöpåverkan. [104
Säkrare finansiering av framtida kärnavfallskostnad [107]
Säkrare finansiering av framtida kärnavfallskostnad - Underlagsrapporter. [108]
Bilars miljöklassning och EG. [111]

FRITZES
Postadress: 106 47 Stockholm
Fax 08-205021, Telefon 08-6909090

ISBN 91-38-13766-6
ISSN 0375-250X