



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

**Delbetänkande av
Trafikbeskattningsutredningen
SOU 1997:126**



MILJÖ

SÄKERHET

**Delbetänkande av
Trafikbeskattningsutredningen
SOU 1997:126**

Ref VOB
Occ SON



Statens offentliga utredningar
1997:126
Finansdepartementet

Bilen, miljön och säkerheten

Delbetänkande av Trafikbeskattningsutredningen
Stockholm 1997

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

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliet Förvaltningsavdelningen
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Till statsrådet Thomas Östros

Vid regeringssammanträde den 25 april 1996 beslöts att en särskild utredare skulle tillkallas med uppgift att göra en översyn av vägtrafikens samlade beskattning omfattande såväl lätta som tunga fordon. Den 7 oktober 1996 förordnades ordföranden i Revisorsnämnden Lennart Grufberg till särskild utredare. Senare har regeringen beslutat om utsträckt tid för utredningsarbetet till den 30 januari 1998.

Utredningen har antagit namnet trafikbeskattningsutredningen. I arbetet med detta delbetänkande har som sakkunniga deltagit departementsrådet Carl Gustav Fernlund och länsskattechefen Mats Sjöstrand. Som experter har deltagit departementssekreteraren Mats Ekenger, departementsrådet Per-Ove Engelbrecht, departementssekreteraren Elisabeth Hallstedt, departementssekreteraren Åsa Johannesson samt hovrättsassessorerna Gunilla Näsman. Sekreterare har varit kammarrättsassessorerna Per Eskilsson.

Utredningen överlämnar härmed delbetänkandet SOU 1997:126 Bilen, miljön och säkerheten.

Stockholm i september 1997

Lennart Grufberg

/Per Eskilsson

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	9
1 Inledning.....	13
1.1 Utredningsuppdraget.....	13
1.2 Utredningsarbetet.....	14
2 Försäljningsskatt på motorfordon.....	17
2.1 Inledning.....	17
2.2 Bakgrund m.m.....	18
2.2.1 Lagen om omsättningsskatt på motorfordon (OML).....	18
2.2.2 Lagen om försäljningsskatt på motorfordon (LFM).....	19
2.2.3 Ändringar i LFM.....	19
2.3 Miljöklasssystemet.....	20
2.4 Förändringar efter miljöklasssystemets införande.....	22
2.4.1 Uppskjutet ikraftträdande för tunga fordon.....	22
2.4.2 Försäljningsskatten för lätta fordon anpassas till EU.....	22
2.4.3 Ändringar av nivån på försäljningsskatten m.m.....	23
2.4.4 Slopad försäljningsskatt för personbilar i miljöklass 1 och 2.....	24
2.4.5 Slopad/minskad försäljningsskatt för tunga fordon.....	25
2.4.6 Slopad försäljningsskatt för alla nya personbilar.....	26
2.4.7 Nuvarande situation.....	26
2.5 Försäljningsskatt på motorfordon i andra EU-länder.....	27
2.5.1 Inledning.....	27
2.5.2 Tyskland.....	27
2.5.3 Danmark.....	28
2.5.4 Frankrike.....	28
2.5.5 Nederländerna.....	28
2.5.6 Finland.....	29

	2.5.7 Storbritannien.....	29
2.6	Överväganden	29
	2.6.1 Överväganden - miljö	29
	2.6.2 Överväganden - trafiksäkerhet.....	32
	2.6.3 Övriga överväganden.....	32
3 Fordonsskatt på lätta fordon.....		35
3.1	Inledning	35
3.2	Bakgrund m.m.....	36
	3.2.1 Historik	36
	3.2.2 Kilometerskattesystemet.....	36
	3.2.3 Slopadd skatt på äldre motorfordon.....	38
	3.2.4 Skattebefrielse i miljöklass 1	38
	3.2.5 Ändrad organisation för fordonsbeskattningen.....	39
	3.2.6 Skattehöjning den 1 januari 1996.....	39
	3.2.7 Skattehöjning den 1 oktober 1996	40
3.3	Nuvarande fordonsskattesystem	40
	3.3.1 Skatt efter tjänstevikt	40
	3.3.2 Dieseldrivna personbilar	41
	3.3.3 Nedsatt skatt för personbilar i glesbygdsområden...	42
3.4	Fordonsskatt i andra EU-länder.....	43
	3.4.1 Inledning	43
	3.4.2 Tyskland.....	43
	3.4.3 Danmark.....	44
	3.4.4 Frankrike	44
	3.4.5 Finland	44
	3.4.6 Storbritannien.....	45
3.5	Överväganden	45
	3.5.1 Fordonsskatten och miljön.....	45
	3.5.2 Fordonsskatten och trafiksäkerheten.....	47
	3.5.3 Dieseldrivna personbilar	48
	3.5.4 Fordonsskatten i glesbygdsområden.....	51
	3.5.5 Enhetsskatt.....	52
4 Fordonsskatt på tunga fordon.....		57
4.1	Inledning	57
4.2	Nuvarande fordonsskatt på tunga fordon.....	58
	4.2.1 Bakgrund m.m.....	58
	4.2.2 Lastbilar	59
	4.2.3 Släpvagnar.....	60
	4.2.4 Bussar.....	61
4.3	Vägavgift för vissa tunga fordon	61

4.4	Överväganden	64
	4.4.1 Internationell konkurrens m.m.....	64
	4.4.2 Särskilt om lastbilar	65
	4.4.3 Särskilt om bussar	66
5	Energi- och koldioxidskatt.....	69
5.1	Inledning	69
5.2	Nuvarande skattenivåer.....	70
5.3	Skattenivåer enligt Kommunikationskommitténs förslag	71
5.4	Synpunkter på underlaget för Kommunikationskommitténs förslag.....	71
5.5	Statsfinansiellt utfall av Kommunikationskommitténs förslag	72
6	Höjning av skrotningspremien på gamla personbilar.....	75
6.1	Inledning	75
6.2	Bakgrund till nuvarande skrotningspremie.....	76
	6.2.1 Bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen infördes 1975	76
	6.2.2 Ändringar i bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen.....	76
	6.2.3 Förslag om att slopa den högre skrotningspremien.....	78
	6.2.4 Den senaste ändringen i bilskrotningslagen.....	79
6.3	Internationell utblick.....	79
	6.3.1 Inledning	79
	6.3.2 Danmark.....	80
	6.3.3 Norge.....	83
	6.3.4 Frankrike	84
	6.3.5 Italien	85
	6.3.6 USA.....	85
	6.3.7 Övriga länder	86
6.4	Överväganden	88
	6.4.1 Den svenska bilparken	88
	6.4.2 Behovet av en förhöjd skrotningspremie.....	89
	6.4.3 Nybilsförsäljningen och utskrotningen.....	90
	6.4.4 Utformningen av en förhöjd skrotningspremie.....	91
	6.4.5 Effekter av en tillfällig höjning av skrotningspremien.....	95
	6.4.6 Övriga frågor rörande höjning av skrotningspremien.....	96
	Bilaga 1 Kommittédirektiv.....	99

Sammanfattning

Inledning

Utredningens centrala uppgift är att göra en avvägning mellan ekonomiska styrmedel, i första hand skatter, inom vägtrafikområdet. Syftet med avvägningen är att förbättra styreffekterna med avseende på miljö och trafiksäkerhet. En sådan avvägning förutsätter en ekonomisk analys vilken för närvarande utförs av extern expertis. I avsaknad av en slutförd analys av styreffekterna är det endast möjligt att göra vissa allmänna överväganden beträffande dessa. Utredningen har därför i detta delbetänkande prioriterat frågor som inte är beroende av den nämnda analysen.

Försäljningsskatt

Sedan EU-inträdet och förändringar av EU:s bilavgasdirektiv begränsat möjligheterna att differentiera försäljningsskatten efter miljöklasser är denna skatt numera i mycket liten utsträckning relaterad till miljöklasssystemet. Om man vill gynna en viss miljöklass bör det ske genom en differentierad försäljningsskatt - så snart detta blir möjligt med hänsyn till EU:s direktiv. Om man vill öka möjligheterna att styra med hjälp av miljöklasser bör man rikta insatserna mot en förändring av EG-rätten. Försäljningsskatten kan inte heller differentieras efter trafiksäkerhetsklasser eftersom det ännu inte finns något etablerat system för indelning av fordon i sådana klasser. Utredningens övriga förslag bedöms inte medföra behov att återinföra försäljningsskatt på personbilar av fiskala skäl.

Fordonsskatt på lätta fordon

Vad gäller fordonsskatten på personbilar och motorcyklar föreslår utredningen att den sedan lång tid gällande beskattningen efter tjänstevikt slopas och ersätts med en enhetsskatt. Anledningen är att tjänsteviktsbeskattningen inte är grundad på vare sig miljö- eller trafiksäkerhetsskäl och att det inte finns några sådana skäl för att behålla den. De inbördes skillnaderna i vägslitage mellan olika lätta

fordon är obetydliga och motiverar inte nuvarande detaljerade reglering av skatteuttaget. En enhetsskatt på personbilar och motorcyklar medför avsevärda förenklingsvinster. Enhetsskattebeloppet för bensindrivna personbilar och motorcyklar bör bestämmas till 1 100 kronor per år. Det innebär en kraftig höjning för motorcyklar eftersom fordonsskatten på dessa för närvarande uppgår till högst 220 kronor per år. Trafiksäkerhetsskäl gör emellertid att det är mycket svårt att motivera lägre fordonsskatt på motorcyklar än på personbilar.

Fordonsskatten på dieseldrivna personbilar av 1993 års modell och äldre bör inte minst av miljöskäl höjas till samma nivå som gäller för nyare personbilsdieslar. Därmed skulle enhetsskattebeloppet för dieseldrivna personbilar, oberoende av årsmodell, bli knappt fyra gånger så stort som skattebeloppet på bensindrivna personbilar och motorcyklar vilket innebär 4 200 kronor per år.

Fordonsskatten på lätta fordon bör för närvarande inte differentieras efter miljö- eller trafiksäkerhetsklasser. Sveriges handlingsfrihet skulle inte öka om miljöklassdifferentieringen överförs till fordonsskattesystemet eftersom det inte kan anses klarlagt att en sådan beskattning är förenlig med EU:s bilavgasdirektiv. Differentiering av skatten med hänsyn till fordons trafiksäkerhet är inte heller möjlig förrän det finns ett etablerat system för trafiksäkerhetsklassning av fordon.

Fordonsskatt på tunga fordon

Fordonsskatten på tunga fordon bör med hänsyn till bland annat internationella konkurrensskäl inte bli föremål för andra ändringar än de som föranleds av en nyligen framlagd proposition om vägavgift på vissa tunga fordon. De däri föreslagna ändringarna innebär nedsättning av fordonsskatten till EU:s minimiskattesatser, dock högst med ett belopp som motsvarar vägavgiften. Genom anslutning till ifrågavarande vägavgiftssystem inleds ett närmare samarbete mellan Sverige och andra deltagande länder i det s.k. Eurovinjettsystemet. På längre sikt kan det vara lämpligt att Sverige slopar fordonsskatten på släpvagnar och i stället tar ut hela skatten på dragfordonet. Kommunikationskommittén hade föreslagit differentiering av fordonsskatten på lastbilar och bussar med hänsyn till fordonens användningsområden. Förslaget bör inte genomföras eftersom det bland annat skulle medföra mycket svåra administrativa problem.

Energi- och koldioxidskatt

Utredningen lägger inte fram några egna förslag rörande energi- och koldioxidskatterna utan har i enlighet med sina direktiv utgått från de av Kommunikationskommittén föreslagna skattenivåerna. Detta utgör inte något ställningstagande för Kommunikationskommitténs förslag.

Höjning av skrotningspremien

För att påskynda utskrotningen av gamla bilar föreslår utredningen en kraftig höjning av skrotningspremien på äldre personbilar. Syftet med förslaget är att de bilar som har de allra sämsta miljö- och säkerhetsegenskaperna skall försvinna ur trafik så snabbt som möjligt. Bakgrunden är att den stora andelen äldre personbilar starkt begränsar nyttan av de senaste decenniernas tekniska utveckling på personbilssidan. Denna har haft en tydlig inriktning mot förbättrade miljö- och säkerhetsegenskaper. Miljöskälen för förslaget är särskilt starka på grund av de betydligt bättre miljöegenskaperna hos bilar med katalytisk avgasrening. Sådav avgasrening förekommer nästan inte alls i bilar av 1986 års modell eller äldre.

Utredningen anger inte höjningen beloppsmässigt utan har beräknat utfallet vid vissa alternativa nivåer på premien. Det skall dock framhållas att höjningen av skrotningspremien måste vara kraftig för att ge önskade miljö- och säkerhetseffekter på personbilsparken. Höjningen av skrotningspremien bör vara tillfällig och endast gälla under nio månader. Den bör begränsas till personbilar av 1986 års modell eller äldre och endast gälla för fordon som godkänts vid kontrollbesiktning inom 14 månader före skrotningen. Den nuvarande högre skrotningspremien, 1 500 kronor, bör därefter inte finnas kvar.

1 Inledning

1.1 Utredningsuppdraget

En central uppgift för denna utredning är att göra en avvägning mellan ekonomiska styrmedel som kan öka trafiksäkerheten eller begränsa trafikens miljöpåverkan. De främsta styrmedlen i detta avseende utgörs av de skatter som träffar vägtrafiken, nämligen energi- och koldioxidskatt, fordonsskatt och försäljningsskatt på motorfordon. Skrotningspremien är ett annat ekonomiskt styrmedel. Den kan t.ex. höjas för att påskynda utskrotningen av gamla fordon.

I direktiven hänvisas till att någon samlad bedömning av styreffekterna av de skatter som träffar vägtrafiken inte gjorts tidigare. Det anses därför angeläget att en sådan analys kommer till stånd, bland annat för att undvika att de olika skatternas effekter motverkar varandra. Vidare framhålls att utredningens förslag bör utformas på så sätt att den samlade styreffekten ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt ökar.

Enligt direktiven har utredningen att ta sin utgångspunkt i de principöverväganden Kommunikationskommittén lämnade i sitt andra delbetänkande.

I utredningsuppdraget ingår att undersöka om man kan förenkla nuvarande detaljerade regler för fordonsskatt och försäljningsskatt. Reglerna innebär att skatten är beroende av bland annat fordonsslag och fordonsvikt. En av de möjligheter som direktiven pekar på är att i stället låta skatten tas ut med enhetliga skattebelopp.

Vidare ingår i utredningsuppdraget att överväga möjligheten att med ekonomiska styrmedel öka utskrotningen av gamla bilar.

Direktiven finns i sin helhet intagna som *bilaga 1* i detta betänkande.

1.2 Utredningsarbetet

Det är som sagts en central uppgift för utredningen att kartlägga styreffekterna av de skatter som träffar vägtrafiken. En sådan analys förutsätter ekonomisk expertis som inte blivit tillgänglig för utredningen förrän i april 1997. Då påbörjades inom Handelshögskolan i Stockholm en ekonomisk analys av styreffekterna. Analysen kräver ett omfattande arbete och kommer att ta förhållandevis lång tid i anspråk. I avsaknad av detta underlag kan utredningen endast göra vissa allmänna överväganden beträffande styreffekterna av ifrågasatt skatter. Utredningen har därför prioriterat sådana frågor som inte är nämnvärt beroende av resultatet av den ekonomiska analysen. Det handlar bland annat om att förenkla gällande regler för fordonsskatten på lätta fordon och utreda möjliga förändringar med hänsyn till EG-rätten.

Den viktiga bedömningen av styreffekterna av de skatter som träffar vägtrafiken återstår alltså att utföra. Dessutom kvarstår en del andra frågor vilka i direktiven nämnts som en del av utredningsuppdraget, bl.a. en skoterskatt. Vidare finns det enligt utredningens mening även behov av en mer författningstekniskt inriktad översyn och modernisering av bestämmelser inom vägtrafikområdet. Med hänsyn härtill har utredningen givits förlängd tid för sitt fortsatta arbete och avlämnar därför de aktuella förslagen i form av ett delbetänkande.

Sedan berörda i utredningen hade förordnats i oktober 1996 höll utredningen sitt första sammanträde den 5 november 1996. Senare samma månad anordnade utredningen tre hearingar där företrädare för bland annat miljö- och näringslivsorganisationer fick tillfälle att lämna synpunkter. Därutöver har såväl muntliga som skriftliga synpunkter lämnats till utredningen under arbetets gång.

Delbetänkandet tar först upp försäljningsskatten på motorfordon och möjligheterna att differentiera denna skatt efter miljöklasser. Därefter behandlas fordonsskatten på lätta och tunga fordon i kapitel 3 respektive 4. När det gäller tunga fordon måste inte bara fordonsskatten utan även beskattningen av dieselbränslet, dvs. energi- och koldioxidskatterna, utformas med hänsyn till att den tunga trafiken är utsatt för internationell konkurrens. Dessa skatter behandlas i kapitel 5. Utredningen lägger dock inte fram några egna förslag rörande energi- och koldioxidskatterna utan har i sitt arbete utgått från de av Kommunikationskommittén föreslagna skattenivåerna. Detta innebär inte något ställningstagande för kommitténs förslag.

En utbredd uppfattning bland deltagarna i hearingarna var att det är en angelägen uppgift att bli av med de allra sämsta bilarna. Utredningen har beaktat denna uppfattning när den i enlighet med sina direktiv övervägt möjligheten att med ekonomiska styrmedel öka utskrotningen av gamla bilar. För detta ändamål har Handelshögskolan i Stockholm fått som tilläggsuppdrag, utöver analysen av ifrågavarande skatters styreffekter, att undersöka effekterna av en höjd skrotningspremie. Tilläggsuppdraget har utförts och resultatet utgör ett underlag för det förslag rörande skrotningspremien som lämnas i kapitel 6.

2 Försäljningsskatt på motorfordon

Utredningens förslag: Utredningen bedömer att det för närvarande inte finns behov av att återinföra försäljningsskatt på personbilar. Om man vill gynna en viss miljöklass bör det ske genom en differentierad försäljningsskatt - så snart differentiering efter miljöklasser blir möjlig med hänsyn till EU:s direktiv. Sveriges handelsfrihet skulle inte öka om miljöklassdifferentieringen överförs till fordonsskattesystemet eftersom det inte kan anses klarlagt att en sådan beskattning är förenlig med bilavgasdirektivet. Om man vill öka möjligheterna att styra med hjälp av miljöklasser bör man rikta insatserna mot en förändring av EG-rätten. Försäljningsskatten kan inte heller differentieras efter trafiksäkerhetsklasser förrän det finns ett etablerat system för indelning av fordon i sådana klasser.

2.1 Inledning

Avsnitt 2.2 i detta kapitel ger en bakgrund till lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon (LFM). I avsnitt 2.3 görs en mer ingående beskrivning av den differentiering av försäljningsskatten efter miljöklasser som infördes för att gälla från och med 1993 års bilm modeller. Efter miljöklasssystemets införande har försäljningsskatten på grund av bland annat EU-inträdet och förändringar av EU:s direktiv varit föremål för omfattande förändringar. Dessa ändringar behandlas i avsnitt 2.4. I avsnitt 2.5 beskrivs försäljningsskatten på motorfordon i några andra EU-länder. Slutligen görs i avsnitt 2.6 överväganden rörande den framtida utformningen av den svenska försäljningsskatten. Sveriges faktiska möjligheter att använda försäljningsskatten som styrmedel har härvid avgörande betydelse. Dessa möjligheter påverkas av såväl EU-åtaganden som internationella konkurrensskäl.

2.2 Bakgrund m.m.

2.2.1 Lagen om omsättningsskatt på motorfordon (OML)

Den nuvarande försäljningsskatten på motorfordon har sitt ursprung i olika åtgärder under 1950-talets första hälft, bl.a. infördes investeringsavgifter, med syfte att skapa balans i samhällsekonomin. När det gäller motorfordon betonades behovet av att hämma bilismens snabba utveckling. Man pekade på att denna krävde stora investeringar i form av vägnät m. m. och hotade att snedbelasta samhällsekonomin. De investeringsavgifter som togs ut av rörelseidkare och jordbrukare omfattade i huvudsak också investeringar i lastbilar och bussar. De speciella avgifterna på fordon kom därför att i princip avse personbilar och motorcyklar. Den första särskilda avgiften infördes genom förordningen (1951:660) om skatt vid tillverkning och import av personbilar m. m. Avgiften utgick vid tillverkning och import av personbilar, motorcyklar samt sidovagnar till sådana och var utformad som en värdeskatt. Beskattningsvärdet utgjordes av konsumentpriset, inklusive skatt, och avgiften utgick med 10 procent av detta pris. Utformningen som en värdeskatt frångicks genom förordningen (1955:21) om avgift vid investering i motorfordon år 1955 (särskild investeringsavgift). Enligt denna förordning bestämdes avgiften i stället med utgångspunkt från fordonets tjänstevikt och ålder och motsvarade i runt tal 10 procent av anskaffningskostnaden.

När lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon (OML) infördes användes samma konstruktion; en viktskatt som avvägdes så att den motsvarade ungefär 12 procent av konsumentpriset. Skattenivån utgjorde därmed 2 kronor 30 öre per kg tjänstevikt. I prop. 1956:188 hade bl a framhållits att det inte längre fanns förutsättningar för en värdebeskattning eftersom prisbildningen på motorfordon släppts fri. Även denna lagstiftning motiverades av en önskan att dämpa bilismens expansion. Till skillnad från de tidigare författningarna gavs den inte begränsad giltighetstid.

2.2.2 Lagen om försäljningsskatt på motorfordon (LFM)

OML ersattes av lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon (LFM) som trädde i kraft den 1 april 1978. Den nya lagen innebar vissa förändringar och en modernisering av omsättningsskatten. I prop. 1977/78:78 hade bland annat uttalats, att OML i stort sett hade en lämplig utformning och att beskattningen efter fordonets vikt överensstämde väl med omsättningsskattens syfte och därför borde bibehållas, i vart fall tills vidare. Skattenivån ändrades inte i förhållande till OML.

2.2.3 Ändringar i LFM

LFM har varit föremål för flera ändringar. Införandet av miljöklasssystemet, som beskrivs i nästa avsnitt, är en av de mest betydelsefulla. Senare förändringar behandlas i avsnitt 3.4. Här skall bara beröras en del av de ändringar i LFM som hade gjorts innan miljöklasssystemet infördes.

Bestämmelserna om beräkning av tjänstevikt kompletterades 1981 med en regel för eldrivna fordon om att avdrag skall göras för vikten av batterierna (SFS 1981:1031). Nivån på försäljningsskatten höjdes från och med den 1 januari 1984 till 3 kronor 20 öre per kg och från och med den 15 juni 1985 till 4 kronor 80 öre per kg (SFS 1983:969 och SFS 1985:495).

Den 1 juli 1986 infördes differentiering av försäljningsskatten till förmån för de personbilar av 1987 och 1988 års modeller som frivilligt försågs med utrustning för avgasrening (SFS 1986:260). Denna differentiering kan ses som en - om än begränsad - motsvarighet till senare differentiering efter miljöklasser. Den innebar att den generella delen av försäljningsskatten höjdes för personbilar av årsmodellerna 1987 och 1988 samt att skatten minskades för de bilar av dessa årsmodeller som frivilligt utrustats med sådan avgasrening som blev obligatorisk från och med 1989 års modell. Nedsättningen av försäljningsskatten för avgasrenade fordon bestämdes med utgångspunkt i merkostnaden för att uppfylla avgasreningskraven vilken hade beräknats till 5 200 kronor.

Från och med den 15 juni 1987 höjdes den generella nivån på försäljningsskatten till 6 kronor 40 öre per kg och de särskilda reglerna

för personbilar av 1987 och 1988 års modeller anpassades efter den nya skattenivån (SFS 1987:400).

Den 1 januari 1990 höjdes skattepliktsgränsen för lastbilar med skåpkarosseri och bussar från 3 000 kg till 3 500 kg totalvikt och den särskilda förhöjningen av skatten för fordon med tjänstevikt överstigande 1 600 kg slopades (SFS 1989:1031). Som skäl för höjningen av skattepliktsgränsen angavs den tekniska utvecklingen hos lätta lastbilar med skåpkarosseri med totalvikt strax över skattepliktsgränsen 3 000 kg samt det kraftigt ändrade inköpsmönstret för sådana lastbilar, nämligen att de blivit mycket populära som ersättare för personbilar (prop. 1989/90:50 s. 94).

2.3 Miljöklasssystemet

Miljöklasssystemet, som infördes 1991, medförde att försäljningsskatten på motorfordon kom att användas som ett styrmedel för att underlätta introduktionen av fordon med bättre miljöegenskaper. Miljöklasssystemet innebar att försäljningsskatten - beräknad på tidigare sätt efter fordonets vikt - skulle ökas eller minskas beroende på vilken miljöklass fordonet tillhörde. Ändringarna grundades på Miljöavgiftsutredningens betänkande (SOU 1989:83-84) och infördes för att gälla från och med årsmodell 1993. Senare beslutades att skjuta upp ikraftträdandet såvitt avser tunga fordon, se även avsnitt 3.4.1. För personbilar innebar miljöklasssystemet att försäljningsskatten höjdes med 2 000 kronor i miljöklass 3, var oförändrad i miljöklass 2 samt sänktes med 4 000 kr i miljöklass 1. Miljöklassindelningen definierades i ett nytt andra stycke av 2 § LFM och lades till grund för beskattningsnivåerna enligt 8 § (SFS 1991:608, prop. 1990/91:156).

Sedan tidigare gällde avgaskrav för personbilar, lastbilar och bussar, enligt bilavgaslagen och bilavgasförordningen. Nya kravnivåer skulle omfatta personbilar fr.o.m. 1989 års modeller, lätta lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller samt tunga lastbilar och bussar fr.o.m. 1993 års modeller. De bestämmelser om miljöklassindelning som infördes i bilavgaslagen innebar att nya personbilar, lastbilar och bussar i samband med avgasgodkännandet skulle placeras i en av tre miljöklasser där klass 3 avsåg fordon som endast uppfyllde gällande avgaskrav. I klass 2 skulle placeras fordon som hade väsentligt lägre utsläpp eller som uppfyllde högre krav i fråga om avgasreningssystemens hållbarhet. Miljöklass 1 avsågs avse fordon som dessutom uppfyllde särskilt höga krav beträffande hållbarhet eller som var särskilt lämpade för användning i tätortstrafik. Det ansågs att systemet med miljöklasser borde anknyta till det befintliga systemet för

godkännande och kontroll av nya fordons avgasegenskaper. Miljöklasserna 1 och 2 skulle så långt som möjligt anpassas till strängare krav som var beslutade eller planerade utomlands.

Vad gäller kravnivåerna i de bättre miljöklasserna ansågs det naturligt att utforma dessa med de amerikanska bilavgasbestämmelserna som förebild eftersom de mest långtgående kraven fanns i USA, särskilt i Kalifornien. Avsikten tycks alltså ha varit att tillämpa amerikanska krav även efter 1996, om eller så länge EG inte inför lika stränga krav som USA. I propositionen uttalades bland annat att en anpassning av kravnivåerna i de olika miljöklasserna till kommande EG-regler bör ske "där så är möjligt med bibehållen miljöambition".

Miljöklass 1 skulle, för personbilar och lätta lastbilar och bussar med en totalvikt under 3 500 kg, i stort sett motsvara de krav som planerades i Kalifornien för 1993 - 1995 års modeller. Kraven i miljöklass 2 skulle motsvara de som infördes federalt i USA med början från 1994 års modeller eller framtida EG-krav på motsvarande nivå. Miljöklass 3 skulle motsvara gällande svenska avgasreningskrav eller därmed jämförbara EG-krav.

Skattedifferentieringen mellan olika miljöklasser skulle inte ändra det totala skattetrycket. Det innebar att skattenivåerna ändrades så att skattesänkningar och skattehöjningar totalt sett gick jämnt upp. Vidare var skattedifferentieringens storlek anpassad så att merkostnaderna för att tillverka och utrusta fordon för miljöklasserna 1 eller 2 jämfört med miljöklass 3 skulle kunna utjämnas. Det innebar att försäljningsskatten höjdes med 2 000 kronor för personbilar i miljöklass 3 och sänktes med 4 000 kronor för personbilar i miljöklass 1. För sådana lätta lastbilar och bussar som var försäljningsskattepliktiga gjordes motsvarande differentiering. För lätta lastbilar och bussar som tidigare inte varit försäljningsskattepliktiga infördes försäljningsskatt med 6 000 kronor i miljöklass 3 och med 4 000 kronor i miljöklass 2. För eldrivna fordon skulle försäljningsskatten beräknas som för fordon i miljöklass 1. I propositionen påpekades att effekterna av skillnaderna i försäljningsskatt förstärks genom att mervärdesskatt tillkommer på beloppen. Även för lastbilar och bussar med totalvikt över 3 500 kg infördes bestämmelser om försäljningsskatt, för sådana fordon som tillhörde miljöklass 2 eller 3 och var försedda med dieselmotor. De härigenom ökade skatteintäkterna användes för en generell sänkning av kilometerskatten för lastbilar och bussar. Systemet med miljöklasser infördes för att gälla fr. o. m. 1993 års modeller och fordon av äldre årsmodeller skulle, efter utgången av 1992, beskattas enligt skattereglerna för miljöklass 3. Ikraftträdandet blev som tidigare sagts uppskjutet beträffande de tunga fordonen.

2.4 Förändringar efter miljöklasssystemets införande

2.4.1 Uppskjutet ikraftträdande för tunga fordon

Sedan miljöklasssystemet hade införts beslutades att ikraftträdandet av de nya försäljningsskattereglerna skulle skjutas upp såvitt avser tunga fordon. I propositionen 1992/93:124 (s. 69 ff) hade föreslagits att ikraftträdandet av de nya reglerna för tunga fordon skulle skjutas upp till den 1 juli 1993, men skatteutskottet beslutade i stället att skjuta upp hela den nya försäljningsskatten för tunga fordon till att gälla fr.o.m. 1994 års modeller. Det fanns problem rörande bland annat tillverkaransvaret. Flera motionärer hade framhållit att bilindustrin ännu inte kunde tillhandahålla lastbilar med olika miljöklasser och att köparna därför var hänvisade till lastbilar i miljöklass 3. Utskottet konstaterade att den försäljningsskatt som lagts på tunga fordon i syfte att styra mot inköp av fordon i miljöklasserna 1 och 2 i vart fall inte kunde ha någon styreffekt när det gällde 1993 års modeller. Därefter blev tillämpningen av de nya försäljningsskattereglerna för tunga fordon uppskjuten ytterligare tre månader till den 1 april 1994, efter initiativ av skatteutskottet (SFS 1993:1514, bet. 1993/94: SkU 19).

Försäljningsskattens differentiering efter miljöklasser fick inte heller därefter genomslag såvitt avser de tunga fordonen. Alla tunga fordon kom att hänföras till miljöklass 3 och det fanns med andra ord inga fordon i de bättre miljöklasserna. Försäljningsskatten på tunga fordon i miljöklass 3 utgjorde 20 000 kronor för fordon med en totalvikt mellan 3 500 och 7 000 kg samt 65 000 kronor för fordon med en totalvikt över 7 000 kg. I miljöklass 2 utgjorde försäljningsskatten, för motsvarande totalvikter, 6 000 kronor respektive 20 000 kronor.

2.4.2 Försäljningsskatten för lätta fordon anpassas till EU

Sedan EU-inträdet samt förändringar av EU:s direktiv begränsat möjligheterna att differentiera försäljningsskatten är den numera i mycket liten utsträckning differentierad efter miljöklasser. Från och med den 1 januari 1995 avskaffades differentieringen av försäljningsskatten mellan lätta fordon i miljöklass 1 och miljöklass 2 (SFS 1994:1789, prop. 1994/95:55, SkU 1994/95:5). I propositionen

hänvisades till Riksskatteverkets rapport Försäljningsskatt på motorfordon i ett EG-perspektiv (RSV rapport 1993:10) och Miljöklassutredningens delbetänkande Bilars miljöklassning och EG (SOU 1994:111). Anledning till ändringen var att de tidigare reglerna om nedsättning av försäljningsskatten på fordon i miljöklass 1 inte var förenliga med EG:s bilavgasdirektiv.

Enligt EG:s direktiv får ekonomiska styrmedel av typ försäljningsskatt bara tillämpas på fordon som uppfyller en standard för avgasrening som beslutats inom EU. Vad avser lätta fordon hade EG inte tagit beslut om en standard motsvarande miljöklass 1. Kravnivån i den miljöklassen var i stället baserad på USA:s federala TLEV-krav. Skattedifferensen mellan miljöklass 1 och 2 utjämnades därför genom att fordonen i miljöklass 1 inte längre skulle erhålla nedsättning av försäljningsskatten. Ändringen i 8 § LFM innebar att samma försäljningsskatt skall tas ut för personbilar och andra lätta fordon i miljöklass 1 som för motsvarande fordon i miljöklass 2. Ifrågavarande fordon i miljöklass 1 blev i stället befriade från fordonsskatt under de fem första åren, se kapitel 3 om fordonsskatt på lätta fordon (avsnitt 3.2.4).

Samtidigt med ovan beskrivna ändringar beslutades om ändrad tidpunkt för skattskyldigheten till försäljningsskatt. Tidigare hade gällt att skattskyldigheten inträdde vid försäljning eller införsel av fordonet men fr.o.m. den 1 januari 1995 inträder skattskyldigheten vid registrering av fordonet. Detta syftade till att beskattningen skulle bli oberoende av gränskontroller.

2.4.3 Ändringar av nivån på försäljningsskatten m.m.

Som en av åtgärderna för att finansiera Sveriges medlemskap i EU beslutades att försäljningsskatten på personbilar samt bussar och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg samt motorcyklar skulle höjas med 20 procent (SFS 1995:915, prop. 1994/95:203, SkU 1994/95:28). Höjningen skulle träda i kraft den 1 januari 1996. Beslut togs också om indexering av försäljningsskatten från och med år 1997. Bestämmelser härom infördes i en ny 8 a § i LFM, innebärande att regeringen varje år skall fastställa de omräknade skattebelopp som skall tas ut för påföljande kalenderår. (Så har skett i förordningen (1996:1137) om fastställande av omräknade belopp för försäljningsskatt på motorfordon för år 1997, se avsnitt 2.4.7).

Senare inordnades el- och hybridbilar i miljöklasssystemet genom lagtekniska ändringar i LFM (SFS 1995:1640, prop. 1995/96:25, bet.

1995/96: JoU 6). De indelades härvid i de nya miljöklasserna 1 E och 1 H. Samtidigt återtog den tidigare beslutade höjningen av försäljningsskatten innan den hade trätt i kraft och ersattes med en höjning av fordonsskatten. Bestämmelserna om indexering av försäljningsskatten på motorfordon kvarstod dock. Inför beslutet att återta höjningen av försäljningsskatten och i stället höja fordonsskatten hade regeringen bl.a. uttalat att en lägre nivå på försäljningsskatten stimulerar förnyelse av bilparken och att detta har positiva effekter på miljön (prop. 1995/96:25: En politik för arbete, trygghet och utveckling, s. 105 och 120, bet. 1995/96: FiU 1). I samband härmed gjordes det uttalande om en översyn av vägtrafikens samlade beskattning som utgör bakgrunden till förevarande utredning.

2.4.4 Slopad försäljningsskatt för personbilar i miljöklass 1 och 2

Från och med den 12 juni 1996 slopades försäljningsskatten på personbilar i miljöklass 1 och 2 och den sänktes till 2 000 kronor i miljöklass 3 (SFS 1996:833, prop. 1995/96:222, bet. 1995/96: FiU 15). Syftet med denna åtgärd var inte en anpassning till EU utan att stimulera till förnyelse av den svenska bilparken. Fordonsskattelagen ändrades samtidigt så att skatten på personbilar höjdes fr.o.m. den 1 oktober 1996, se nästa kapitel (avsnitt 3.2.7).

I propositionen hade hänvisats till att försäljningen av personbilar i Sverige minskat kraftigt sedan 1988 och att den svenska bilparken blivit allt äldre. Det anfördes att detta förhållande "är negativt ur miljösynpunkt, då äldre bilar släpper ut mer föroreningar än nyare bilar. Av trafiksäkerhets- och miljöskäl och för att höja aktiviteten i den svenska ekonomin finns anledning att stimulera en förnyelse av bilparken." Vidare uttalades att försäljningsskatten i egenskap av transaktionsskatt bidrar till att dämpa omsättningen av bilparken. En förskjutning av skatteuttaget på bilar från försäljningsskatt till fordonsskatt, skatten på det löpande innehavet, ansågs därför bidra till att öka omsättningen med de positiva effekter detta skulle få på miljön, trafiksäkerheten och aktiviteten i bilindustrin. Försäljningsskatten slopades alltså för personbilar i miljöklass 1 och 2 och sänktes till 2 000 kronor för personbilar i miljöklass 3. Effekten av den föreslagna växlingen innebar att utrymme uppkom för en prissänkning på nya bilar med ca 5 procent.

2.4.5 Slopad/minskad försäljningsskatt för tunga fordon

Till följd av skärpta baskrav för tunga fordon ändrades 8 § LFM på så sätt att ingen försäljningsskatt tas ut för fordon i miljöklass 2 med en totalvikt över 3 500 kg samt att försäljningsskatten begränsas till 6 000 kronor för fordon i miljöklass 3 med en totalvikt över 3 500 kg (i den miljöklassen hade försäljningsskatten tidigare varit 20 000 kronor för fordon med en totalvikt mellan 3 500 kg och 7 000 kg respektive 65 000 kronor för fordon med en totalvikt över 7 000 kg). Ändringarna trädde i kraft den 1 oktober 1996 (SFS 1996:537, prop. 1995/96:175, bet. 1995/96: JoU 22).

Bakgrunden till ändringen var följande. I bilavgasförordningen sammanlänkas miljöklasssystemet med de EG-direktiv som berör fordonens avgasutsläpp. EU:s baskrav för tunga fordon skärptes från och med den 1 oktober 1996 så att tunga fordon som endast uppfyller kraven enligt den tidigare miljöklass 3 inte längre får säljas. Samtidigt blev ett strängare bullerkrav som dittills skilt miljöklass 1 från miljöklass 2 obligatoriskt för alla nya tunga fordon. Därmed hade förutsättningarna för miljöklassindelning av tunga fordon ändrats kraftigt. Efter den 1 oktober 1996 finns det två inom EU beslutade kravnivåer som kan ligga till grund för miljöklasser. För fordon som möter utsläppskraven i miljöklass 1 togs före den 1 oktober 1996 inte ut någon försäljningsskatt. Efter detta datum uppfyller de fordonen utsläppskraven i miljöklass 2. Avgaskraven i miljöklass 2 blev med andra ord desamma som tidigare, däremot skärptes bullerkraven i denna klass. Eftersom det ansågs att försäljningsskatten i detta fall skulle vara oförändrad tas från och med den 1 oktober 1996 inte ut någon försäljningsskatt för tunga fordon i miljöklass 2.

Ändringarna i bilavgasförordningen innebar att nästan alla tunga fordon numera hänförs till miljöklass 2. Ett litet antal fordon, med en speciell motortyp, hänförs till miljöklass 3. Till denna miljöklass hänförs tunga fordon som endast uppfyller det lindrigare partikelkrav för avgasutsläpp, vilket enligt direktiv 96/1/EG skall tillämpas på en grupp dieselmotorer som huvudsakligen används i vissa tunga fordon för distributionstrafik. För att fordon med små dieselmotorer som uppfyller det strängare partikelkravet skulle placeras i en annan miljöklass än de som inte gör det ändrades bilavgasförordningen så att fordon som endast godkännts mot det lindrigare partikelkravet hänfördes till (den nya) miljöklass 3. Detta blev därmed den enda kategorin av nya tunga fordon som från den 1 oktober 1996 indelas i miljöklass 3. Samtidigt sänktes skatten på tunga fordon i miljöklass 3 till 6 000 kronor. Det beloppet bedömdes ungefär motsvara merkostnaden för

bättre teknik för dieselmotorer som uppfyller det strängare partikelgränsvärdet jämfört med de som endast uppfyller det lindrigare.

Med hänvisning till EU-kommissionens förslag om två nya kravnivåer för tunga fordon, avsedda att införas från och med år 2000, uttalades i prop. 1995/96:175 att rådets beslut väntas senast första halvåret 1998 och att dessa kravnivåer så snart det är möjligt bör föras in i miljöklasssystemet.

2.4.6 Slopad försäljningsskatt för alla nya personbilar

Den senaste ändringen i LFM innebar att ingen försäljningsskatt tas ut för nya personbilar från och med den 1 januari 1997, dvs. inte heller för miljöklass 3 (ändring i 4 och 8 §§, SFS 1996:1410 prop. 1996/97:14, bet. 1996/97: SkU 8). Skälet för denna ändring utgjordes av att nya personbilar från och med den 1 januari 1997 endast får säljas om de är godkända enligt den skärpta kravnivå som preciseras i rådets direktiv 94/12/EG. Den kravnivån överensstämmer med utsläppskraven för Sveriges tidigare miljöklass 2. Kraven enligt det nämnda EG-direktivet utgör numera den nya lägsta nivån i det svenska miljöklasssystemet, dvs. den tidigare kravnivån för miljöklass 2 har överförts till miljöklass 3. För miljöklass 2 har ingen ny kravnivå införts så denna miljöklass saknar gränsvärden från och med den 1 januari 1997. Den tidigare kravnivån i miljöklass 1 var baserad på USA:s federala TLEV-krav och kan inte jämföras med någon inom EU beslutad kravnivå. Eftersom det ansågs att skatten skulle vara oförändrad för fordon som uppfyllde kraven i den tidigare miljöklass 2 beslutades att ingen försäljningsskatt skall tas ut på personbilar i den nya miljöklass 3. Med hänsyn till att personbilar som endast uppfyller kraven i den tidigare miljöklass 3 inte längre får säljas, kunde försäljningsskatten på personbilar slopas helt från och med den 1 januari 1997.

2.4.7 Nuvarande situation

Efter de senast beskrivna åtgärderna tas viktrelaterad försäljningsskatt inte ut på några andra fordon än lätta bussar och lastbilar (totalvikt högst 3 500 kg) samt motorcyklar. För lätta bussar och lastbilar i miljöklass 3 ökas den tjänsteviktsberoende skatten med ett visst belopp. Miljöklassdifferentierad försäljningsskatt förekommer även för bussar och lastbilar med totalvikt överstigande 3 500 kg, dvs. sådana bussar och lastbilar som inte är föremål för viktrelaterad försäljningsskatt. För

dessa tunga fordon gäller att försäljningsskatt tas ut med ett visst belopp om de hänförs till miljöklass 3. I övrigt tas miljöklassdifferentierad försäljningsskatt inte ut på några motorfordon.

Genom förordningen (1996:1137) om fastställande av omräknade belopp för försäljningsskatt på motorfordon för år 1997 har en liten sänkning skett i förhållande till skatten under föregående år. Således har i den nämnda förordningen skatten på bussar och lastbilar med totalvikt av högst 3 500 kg bestämts till 6 kronor 38 öre per kg tjänstevikt, ökat med 1 993 kronor om bussen eller lastbilen i fråga hänförs till miljöklass 3. Skatten på bussar och lastbilar i miljöklass 3 med totalvikt överstigande 3 500 kg har bestämts till 5 978 kronor. För motorcyklar har bestämts att skatten tas ut med 1 335 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kg, med 1 754 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kg, med 2 690 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 210 kg, samt i annat fall med 4 464 kronor.

2.5 Försäljningsskatt på motorfordon i andra EU-länder

2.5.1 Inledning

Följande kortfattade beskrivningar är endast avsedda som exempel på försäljningsskatt på motorfordon i andra EU-länder. De återgivna uppgifterna har huvudsakligen inhämtats från tjänstemän vid EU-kommissionen och får betraktas som preliminära. Belopp och procentsatser m.m. bör därför läsas med reservation. Beskrivningarna fyller ändå syftet att ge exempel på utformningar av försäljningsskatten i andra EU-länder.

2.5.2 Tyskland

Försäljning av bilar omfattas inte av någon punktskatt utan den enda skatt som tas ut i detta sammanhang är mervärdesskatt på samma nivå som för andra varor, för närvarande 15 procent. I samband med registreringar tas en administrativ avgift ut med ca 50 DEM.

2.5.3 Danmark

Försäljningsskatt tas i samband med registrering ut på personbilar och lätta lastbilar. Skatten beräknas som en värdeskatt där underlaget utgörs av återförsäljarens pris inklusive tull, mervärdesskatt och vinstpåslag men exklusive själva försäljningsskatten. För personbilar utgör skattesatsen 105 procent av den del av detta värde som ryms inom 34 400 kronor (DKK) och 180 procent av resterande del av värdet. För lätta lastbilar beror skattesatsen bland annat av fordonets vikt. För lastbilar med totalvikt över 4 ton tas ingen försäljningsskatt ut. Försäljningsskatt tas även ut vid registrering av begagnade bilar som inte tidigare varit registrerade i Danmark. Underlaget utgörs av ett beräknat pris hos återförsäljare. Skattesatserna är desamma för begagnade bilar som för nya men den tröskel över vilken skatten utgör 180 procent är lägre ju äldre bilen i fråga är. Skatten på t.ex. en sex år gammal bil beräknas till 105 procent av värdet upp till 3 440 kronor och 180 procent av resterande del av värdet. Mervärdesskatt tas ut på samma nivå som för andra varor, för närvarande 25 procent. Försäljningsskatten ingår inte som en del av underlaget för mervärdesskatt. (Mervärdesskatten ingår däremot som nyss sagts i underlaget för försäljningsskatt.) Slutligen tillkommer en registreringsavgift om 800 kronor vilken ingår i mervärdesskatteunderlaget.

2.5.4 Frankrike

I Frankrike tas två olika försäljningsskatter ut på motorfordon. För det första förekommer en lokal skatt som bestäms av varje provins. Den beräknas efter fordonets motorstyrka och varierar mellan 95 och 195 FRF per hästkraft. Skatten reduceras för bl.a. kommersiella fordon med totalvikt över 3,5 ton och för motorcyklar. Vidare tas en nationell försäljningsskatt ut på vissa fordon med belopp mellan 148 och 1 368 FRF per fordon. Mervärdesskatt tas ut på samma nivå som för andra varor, för närvarande 20,6 procent. Underlaget utgörs av fakturapriset vid försäljningstidpunkten.

2.5.5 Nederländerna

I Nederländerna tas försäljningsskatt ut på nya personbilar och motorcyklar. Skatten är en värdeskatt som beräknas på nybilspriset exklusive mervärdesskatt. Detta nettopris multipliceras med faktorn

0,452 och reduceras därefter med 3 394 NLG för bensindrivna fordon respektive 1 278 NLG för dieseldrivna fordon. Det erhållna beloppet utgör försäljningsskatten. Skatten är med andra ord 2 116 NLG högre på dieseldrivna bilar. Motorfordon omfattas av mervärdesskatt med samma procentsats som andra varor, 17,5 procent. Underlaget för mervärdesskatten utgörs av bilens pris exklusive försäljningsskatt.

2.5.6 Finland

Försäljningsskatt tas ut på personbilar och lastbilar som väger mindre än 1 875 kg samt på motorcyklar. För bilar utgörs skatteunderlaget av fordonets värde. Skatten beräknas till 100 procent av detta underlag, minus 4 600 FIM. För fordon med låga avgasutsläpp kan skatten sättas ned med ytterligare 4 500 FIM. Försäljningsskatten skall dock under alla förhållanden uppgå till minst 50 procent av bilens värde. Försäljningsskatten på motorcyklar beräknas efter motorstyrkan. Mervärdesskatt tas ut på alla motorfordon med den vanliga procentsatsen, för närvarande 22 procent. Försäljningsskatten ingår i underlaget för att beräkna mervärdesskatt.

2.5.7 Storbritannien

Försäljning av motorfordon omfattas sedan år 1992 inte av någon punktskatt i Storbritannien. Försäljningsskatt på motorfordon hade dessförinnan förekommit sedan 1973 då den införts för att i viss mån kompensera skattebortfall i samband med en sänkning av den allmänna mervärdesskattenivån.

2.6 Överväganden

2.6.1 Överväganden - miljö

Genom kopplingen till miljöklasssystemet har försäljningsskatten på motorfordon använts som styrmedel för att underlätta introduktionen av fordon med bättre miljöegenskaper. Ett fullständigt svar på frågan om försäljningsskatten fortsättningsvis skall vara differentierad efter miljöklasser förutsätter bland annat en utvärdering av vilka effekter systemet för miljöklassning av bilar har haft. Någon sådan utvärdering

föreligger inte ännu men det kan ändå konstateras, att försäljningsskattens differentiering efter miljöklasser inte har varit något kraftfullt styrmedel i den meningen att den skapat ekonomiska incitament för att välja mer miljövänliga bilar. För personbilar har den del av försäljningsskatten som styrts av bilens miljöklass inte skilt sig åt med mer än 6 000 kronor för en bil i bästa respektive sämsta miljöklassen. Den del av försäljningsskatten som beräknats efter personbilens tjänstevikt har samtidigt utgjort 6 kronor 40 öre per kg. Den miljöklassstyrda delen var därmed för de allra flesta personbilar mindre än den del som beräknades efter bilens tjänstevikt. Framför allt gällde dock att miljöklassdifferentieringen utgjorde en begränsad del i förhållande till bilens totala inköpspris, även med beaktande av att mervärdesskatt tillkom på försäljningsskattebeloppen.

Försäljningsskattens differentiering efter miljöklasser har alltså inte påverkat konsumentpriset på bilar särskilt mycket. Inte desto mindre bör dess uttalade syfte att skapa kostnadsneutralitet mellan bilar i olika miljöklasser ha samverkat med den positiva inställning till bilar i bättre miljöklasser som ändå ofta finns på grund av bilköparens miljömedvetenhet. Om differentiering av försäljningsskatten jämförs med miljöklassdifferentiering av fordonsskatten - vilket ibland förs fram som ett alternativ - så ligger det nära till hands att anta att differentiering av försäljningsskatten är det mer effektiva sättet att påverka nybilsköpare. Detta eftersom lägre fordonsskatt under ett antal år inte blir en så påtaglig fördel vid själva inköpet. För övrigt bör differentiering av försäljningsskatten vara ett starkare incitament för bilproducenterna att eftersträva certifiering i bästa möjliga miljöklass.

En differentiering av försäljningsskatten på motorfordon efter miljöklasser förutsätter att miljöklasserna överensstämmer med kommande, inom EU beslutade kravnivåer för att de svenska reglerna om försäljningsskatt inte skall strida mot bilavgasdirektivet. Det innebär att Sveriges handlingsutrymme är begränsat. Som framgått tidigare har de svenska reglerna om försäljningsskatt anpassats härtill och differentiering av skatten efter miljöklasser är numera endast möjlig beträffande ett antal tunga fordon för distributionstrafik, med en speciell motortyp.

De begränsade möjligheterna att för närvarande differentiera försäljningsskatten efter miljöklasser anförs ibland som argument för att i stället låta fordonsskatten styras av sådana klasser, t.ex. på så sätt att fordon i bättre miljöklasser befrias från fordonsskatt under ett visst antal år. Det kan dock inte anses klarlagt att en sådan beskattning är förenlig med EU:s bilavgasdirektiv om den grundas på krav som inte är beslutade inom EU. Fordonsskatten bör därför inte differentieras efter miljöklasser. Det finns med andra ord inget som tyder på att Sveriges

handlingsutrymme skulle öka om miljöklasssystemet får styra fordonsskatten i stället för försäljningsskatten. Däremot kan differentiering av fordonsskatten anses vara det minst effektiva av de båda styrmedlen när det gäller att påverka nybilsköpare. Om man vill gynna en viss miljöklass bör det därför vara försäljningsskatten som differentieras efter miljöklasser, så snart EG-rätten medger detta.

Såvitt kan bedömas kommer EU inom mindre än ett år att besluta om en ny kravnivå, den s.k. 2000-nivån. När en kravnivå blir obligatorisk måste emellertid skatterabatten för berörda fordon upphöra och ifrågavarande kravnivå avses bli obligatorisk från och med den 1 januari 2001. Det innebär att om nyssnämnda nivå beslutas av EU och införs som Sveriges miljöklass 2 kan den inte förbli det mer än en begränsad tid. Den dag kravnivån blir obligatorisk kommer förutsättningarna att ändras på motsvarande sätt som den 1 januari 1997, dvs. att nya bilar som endast uppfyller kraven i den nuvarande miljöklass 3 inte längre får säljas.

Om man eftersträvar en långsiktig möjlighet att differentiera försäljningsskatten efter miljöklasser måste insatser riktas mot en förändring av EG-rätten. Vidare har försäljningsskattens styrande effekt varit begränsad av att det miljöklassrelaterade beloppet utgjort en förhållandevis liten del av det totala nybilspriset. Det skall därför tilläggas att gällande EG-direktiv inte medger skattelättnader med större belopp än vad som motsvaras av merkostnaden för att utrusta ett fordon så att det uppfyller kraven i en bättre miljöklass. Med beaktande härav och om det anses önskvärt med större beloppsmässiga differentieringar för att få en starkare styrning mot bilar i bättre miljöklasser, finns ännu större anledning att inrikta arbetet mot en förändring av EG-rätten.

Inregistreringen av dieseldrivna personbilar har under senare tid ökat mycket kraftigt vilket beskrivs i kapitel 3 om fordonsskatt på lätta fordon (avsnitt 3.5.3). Om man av miljöskäl vill motverka den utvecklingen skulle det kunna övervägas att införa försäljningsskatt på personbilsdieslar. Det finns dock viktiga invändningar mot detta. För det första är det mycket tveksamt om en sådan skatt är förenlig med EG-rätten. En försäljningsskatt som missgynnar dieseldrivna personbilar i förhållande till bensindrivna personbilar skulle kunna uppfattas som ett handelshinder. Vidare är det inregistreringen av äldre dieslbilar som har ökat mest och frågan om skatten skulle kunna tas ut med lika stort belopp på äldre, importerade dieslbilar som på nya är också tveksam med hänsyn till EG-rätten. För övrigt kan man egentligen inte uppnå konkurrensneutralitet mellan bensinbilar och dieslbilar med hjälp av en försäljningsskatt då det som skall

kompenseras för är skillnaden i drivmedelspris, dvs. en löpande kostnad, se vidare avsnitt 3.5.4.

2.6.2 Överväganden - trafiksäkerhet

Vad gäller frågan om en försäljningsskatt skulle kunna användas för att styra mot ökad trafiksäkerhet hänvisas till övervägandena i avsnitt 3.5.3, som behandlar motsvarande fråga för fordonsskattens del. Dessa överväganden är även tillämpliga på försäljningsskatten och innebär att skatten för närvarande inte kan ges en sådan utformning. Skälen för detta är i korthet att om skatten skall differentieras med hänsyn till fordons trafiksäkerhet så måste den grundas på ett etablerat system för trafiksäkerhetsklassning av fordon och ett sådant system finns ännu inte, se vidare avsnitt 3.5.3.

En annan situation skulle uppkomma vid eventuellt beslut inom EU om att viss säkerhetsutrustning måste finnas i alla nya fordon efter en viss tidpunkt. I så fall skulle man kunna överväga att skattemässigt gynna fordon som är försedda med sådan utrustning före den tidpunkten. Det skulle möjligen kunna ske på liknande sätt som då försäljningsskatten differentierades till förmån för de personbilar av 1987 och 1988 års modeller som försetts med sådan avgasrening som krävdes från och med 1989 års modell, jfr. avsnitt 2.2.3.

2.6.3 Övriga överväganden

Försäljningsskatten på personbilar slopades för att stimulera en förnyelse av bilparken. Denna utrednings förslag medför inte behov att återinföra försäljningsskatten av statsfinansiella skäl. Härvid har bland annat beaktats Kommunikationskommitténs förslag om höjningar av energi- och koldioxidskatterna, se kapitel 5.

Om det ändå skulle bli aktuellt att införa försäljningsskatt på personbilar - i större utsträckning än vad som följer av en eventuell miljöklassdifferentiering - så bör den tjänsteviktsanknutna beskattningen omprövas. Tjänsteviktsbeskattning medför bl.a. att en liten exklusiv sportbil belastas med lägre skatt än den enklaste, normalstora bil. Även om man bortser från ytterligheter är sambandet mellan bilars tjänstevikt och deras värde synnerligen osäkert. Frånvaron eller förekomsten av viss utrustning påverkar oftast bilens pris långt mer än dess tjänstevikt. Det kan invändas att en beskattning efter tjänstevikt inte enbart avses anknyta till bilarnas värde utan att en högre skatt på tyngre bilar även motiveras av att dessa orsakar större

vägslitage. Vid en jämförelse mellan personbilar av olika vikt är emellertid skillnaderna i vägslitage så obetydliga att de inte kan anses motivera att beskattningen utgår från tjänstevikten.

Det ligger i och för sig nära till hands att beräkna en försäljningsskatt efter bilens värde, jfr. t.ex. försäljningsskatterna i Danmark, Finland och Nederländerna. Värdeskatt kan dock också medföra speciella problem. Ett ur administrativ synpunkt gångbart alternativ är att ta ut försäljningsskatt med ett enhetligt belopp för alla personbilar, en enhetsskatt, även om de förenklingskäl som anförs till stöd för en sådan utformning av fordonsskatten på personbilar och motorcyklar inte gör sig lika starkt gällande när det handlar om försäljningsskatt, jfr. avsnitt 3.5.6.

Om det ändå anses att försäljningsskatten skall vara viktanknuten kan en övergång till totalviktsbeskattning övervägas. Frågan om totalviktsbeskattning återkommer i följande kapitel om fordonsskatt på lätta fordon (avsnitt 3.5.6). Där framhålls att totalviktsbeskattning utgör ett andrahandsalternativ, bland annat på grund av att den inte innebär så stora förenklingskäl som enhetsskatten. Med nuvarande situation där försäljningsskatt endast tas ut på lätta bussar, lätta lastbilar och motorcyklar framträder inte några betydande förenklingskäl för att övergå till vare sig enhetsskatt eller totalviktsbeskattning. Det är inte heller ändamålsenligt att närmare överväga en värdeskatt för dessa fordon. Nuvarande försäljningsskatt efter tjänstevikt på de nämnda fordonen bör därför tills vidare kvarstå.

3 Fordonsskatt på lätta fordon

Utredningens förslag: Fordonsskatten bör såvitt avser personbilar och motorcyklar utformas som en enhetsskatt. Härvid bör ett skattebelopp tas ut på bensindrivna personbilar och motorcyklar medan ett högre skattebelopp tas ut på dieseldrivna personbilar. Fordonsskatten på dieseldrivna personbilar av 1993 års modell och äldre bör inte minst av miljöskäl höjas till samma nivå som gäller för nyare personbilsdieslar. Enhetsskattebeloppet för dieseldrivna personbilar skulle därmed, oberoende av årsmodell, bli knappt fyra gånger så stort som skattebeloppet på bensindrivna personbilar och motorcyklar. Fordonsskatten på lätta fordon bör för närvarande inte differentieras efter miljö- eller trafiksäkerhetsklasser.

3.1 Inledning

Detta kapitel handlar om fordonsskatten på lätta fordon. Frågor rörande tunga fordon behandlas i kapitel 4. De frågorna skiljer sig betydligt från vad man har att ta ställning till beträffande lätta fordon. Avsnitt 3.2 i detta kapitel redogör för bakgrunden till nuvarande fordonsskattelag (1988:327). I avsnitt 3.3 ges en närmare beskrivning av fordonsskattesystemet med avseende på de lätta fordonen. I avsnitt 3.4 redogörs för fordonsskatter i några andra EU-länder. Slutligen görs i avsnitt 3.5 överväganden om den framtida utformningen av fordonsskatten på lätta fordon.

3.2 Bakgrund m.m.

3.2.1 Historik

Bil innehav beskattas genom fordonsskatt. Fordonsskatt är en fast skatt som tas ut med ett visst belopp för en viss tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används. Under den tid som ett fordon är avställt utgår dock inte fordonsskatt. Skatt på innehav av fordon infördes redan på 1920-talet. Genom skatten skulle fordonsägarna få svara för den kostnad för vägunderhåll och vägförstöring som fordonen orsakade. Det ansågs rimligt att varje bilägare bidrog till väl byggda och underhållna vägar och att det därför fanns skäl för en beskattning av själva fordonet. Alltsedan dess har fasta skatter tagits ut i varierande omfattning för olika fordonsslag.

Bestämmelser om ifrågavarande skatter har bl.a. funnits i vägtrafikskattelagen (1973:601). Den ersattes senare av vägtrafikskattelagen (1988:327), som trädde i kraft den 1 januari 1989. Lagens rubrik ändrades fr.o.m. den 1 januari 1993 till "Fordonsskattelag". Fordonsskattelagen (1988:327) gäller fortfarande men den har ändrats i bl.a. följande avseenden.

3.2.2 Kilometerskattesystemet

År 1974 hade ett system med kilometerskatt för dieseldrivna fordon införts på grund av att dittills gällande drivmedelsbeskattning av diesel inte ansågs fungera så väl. Kilometerskatten avskaffades den 1 oktober 1993 och ersattes med en punktskatt på dieselolja. Avskaffandet av kilometerskattesystemet medförde emellertid även att fordonsskatten på personbilar differentierades så att den blev högre på dieseldrivna personbilar. Denna högre fordonsskatt, liksom differentieringen mellan äldre och nyare personbilsdieslar, skall alltså ses mot bakgrund av den numera avskaffade kilometerskatten.

När kilometerskattesystemet infördes hade det som sagts ersatt en tidigare beskattningsordning som inneburit att s.k. brännolja skatt togs ut för sådan dieselolja som var avsedd för motorfordon. Som skäl för att införa kilometerskatt hade bl.a. anförts att den skulle ge de bästa möjligheterna till att anpassa beskattningen efter den s.k.

kostnadsansvarighetsprincipen som hade antagits 1963. Vidare skulle den på ett effektivare sätt än brännoljeskatten kunna avgränsas till vägsektorn. Slutligen ansågs kontrollproblem och skatteundandragande kunna avhjälpas med ett införande av kilometerskatt. Införandet av kilometerskatt innebar att den rörliga skattedelen, beskattningen av dieselbränslet, i huvudsak ersattes av den nya skatten. Den fasta skattedelen, fordonsskatten, fanns även fortsättningsvis kvar för ifrågavarande fordon. Kilometerskatten var beroende av fordonets körsträcka och togs ut med ett visst belopp per tiotal kilometer. Skattesatserna var utformade efter fordonsslag och skattevikt.

Vid införandet av miljöklasssystemet år 1991 beslutades att kilometerskatten för tunga fordon skulle sänkas så att skattetrycket hölls oförändrat när försäljningsskatt infördes för sådana fordon (SFS 1991:609, prop. 1990/91:156). Senare beslutades om ytterligare sänkning av kilometerskatten för tunga fordon som kompensation för höjning av koldioxidskatten (SFS 1992:883, prop. 1991/92:150). Båda sänkningarna skulle gälla fr.o.m. den 1 januari 1993.

Fr.o.m. den 1 oktober 1993 avskaffades kilometerskattesystemet och ersattes med en särskild punktskatt på dieselolja (SFS 1992:1440, prop. 1992/93:124). Som en följd härav höjdes fordonsskatten för dieseldrivna personbilar av 1993 års modell eller äldre till det dubbla beloppet, och för nyare sådana bilar till det femdubbla beloppet. Samtidigt ändrades lagens rubrik till Fordonsskattelag.

Inför förslaget att avskaffa kilometerskatten hade i prop. 1992/93:124 bland annat uttalats att kilometerskattesystemet medförde beskattningsåtgärder vid varje gränspassage av dieseldrivna fordon, såväl svenska som utländska, och att beskattningsreglerna på vägtrafikområdet måste anpassas inför ett svenskt medlemskap i EG så att gränskontroller inte längre erfordras. Därefter konstaterades att det inte längre fanns förutsättningar för att behålla kilometerskattesystemet och att det därför borde avvecklas.

Den alternativa beskattningsform som låg närmast till hands var enligt propositionen en punktskatt på dieselolja. Möjligheten att belägga såväl all dieselolja som den jämförbara produkten lätt eldningsolja med en lika hög skatt lyftes fram men förkastades med hänvisning till bland annat EG-regler. Det ansågs ofrånkomligt att belägga sådan olja som används för drift av motorfordon med en särskild punktskatt, vilket skedde genom lagen (1992:1438) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter. (Såväl den lagen som lagarna om bensinskatt och koldioxidskatt m.fl. upphävdes senare genom att lagen om skatt på energi infördes den 1 januari 1995 (SFS 1994:1776, prop. 1994/95:54).)

För att motverka en totalt sett sänkt beskattning av dieseldrivna personbilar höjdes fordonsskatten på dessa med följande motivering (prop. 1992/93:124). "De dieseldrivna personbilarna utgör i dag endast ca 3 % av det totala personbilsbeståndet i landet och antalet nyregistrerade fordon har gått ner väsentligt under senare år. Hittills har den samlade beskattningen av bensin- respektive dieseldrivna personbilar avvägts så att skatten per körd vägsträcka är ungefär lika hög för respektive kategori. En dieseloljeskatt av föreslagen nivå skulle medföra att kostnaderna för dieseldrivna personbilar skulle bli lägre per körd mil i förhållande till ett jämförbart, bensindrivet fordon." - Det ansågs därför motiverat att höja fordonsskatten för de dieseldrivna personbilarna i samband med att kilometerskatten slopades.

I det betänkande som låg till grund för avskaffandet av kilometerskatten, SOU 1992:53 Skatt på dieselolja, hade föreslagits en fördubbling av fordonsskatten för existerande dieseldrivna personbilar och en fyrdubbling för nya sådana bilar. Propositionen gick något längre när det gällde de nyare personbilarna (fr.o.m. 1994 års modell); "Det är inte enbart den skattemässiga kostnaden per mil som är relevant när en konsument står i valet att skaffa en dieseldriven eller en bensindriven personbil. Skillnaden i produktionskostnad, både för bilar och bränsle är av betydelse. Tar man hänsyn till detta krävs en femdubbling av den nuvarande fordonsskatten för att den totala kostnaden per körd mil för en normalbilist skall vara ungefär lika stor oavsett om en dieseldriven eller en bensindriven bil väljs. Därför bör fordonsskatten femdubblas för nya dieseldrivna personbilar."

3.2.3 Slopad skatt på äldre motorfordon

Den 1 juli 1994 slopades fordonsskatten för personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre (SFS 1994:303, prop. 1993/94:181). Anledningen var att man ville uppnå vissa lättnader i beskattningen för hobbyfordon. Tidigare hade gällt att personbilar m.fl. var undantagna från skatteplikt om de hade årsmodellbeteckning 1950 eller äldre.

3.2.4 Skattebefrielse i miljöklass 1

Den 1 januari 1995 slopades den årliga fordonsskatten under de fem första åren för personbilar och andra lätta fordon i miljöklass 1. Bestämmelsen härom infördes som en ny 14 a § i fordonsskattelagen

(SFS 1994:1792, prop. 1994/95:55). Antalet bilar som omfattas av sådan befrielse från fordonsskatt är förhållandevis begränsat. I mars 1997 fanns ca 23 000 registrerade personbilar i miljöklass 1 varav drygt 15 000 fordon var av 1997 års modell. Dessa siffror skall jämföras med det totala antalet registrerade personbilar av ifrågakvarande årsmodeller. Vid den aktuella tidpunkten, i mars 1997, fanns ca 170 000 registrerade personbilar av 1995 års modell och lika många av 1996 års modell. Antalet registrerade personbilar av 1997 års modell uppgick vid samma tidpunkt till ca 130 000.

Bakgrunden till den beskrivna ändringen i fordonsskattelagen utgjordes av EU-inträdet samt det förhållandet att den lägre försäljningsskatten på lätta fordon i miljöklass 1 inte var förenlig med EU:s bilavgasdirektiv, se föregående kapitel (avsnitt 2.4.2). Där framgår att försäljningsskatten inte längre skulle sättas ned på ifrågakvarande fordon. För att kompensera för detta slopades fordonsskatten under de fem första åren för lätta fordon i miljöklass 1. I betänkandet Bilars miljöklassning och EG (SOU 1994:111) hade föreslagits att fordonsskatten skulle sänkas med 300 kr för de personbilar, bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg som hänförs till miljöklass 1. Regeringen ansåg dock att det var lämpligare med en hel fordonsskattebefrielse under de första fem åren.

3.2.5 Ändrad organisation för fordonsbeskattningen

Länsstyrelserna var tidigare beslutsmyndigheter i fråga om bilregistrering och beskattningsmyndigheter i fråga om fordonsbeskattning. Den 1 januari 1996 överfördes uppgifterna på bilregisterområdet till Vägverket medan uppgifterna som beskattningsmyndigheter överfördes till skatteförvaltningen, vilket föranledde ändringar i fordonsskattelagen från samma datum (SFS 1995:1201, prop 1995/96:24). Bland annat ändrades 3 § så att det framgår att fordonsbeskattningen skall skötas för hela landet av Skattemyndigheten i Örebro län.

3.2.6 Skattehöjning den 1 januari 1996

Som en del i finansieringen av medlemskapet i EU hade riksdagen under våren 1995 beslutat om en nivåhöjning om 20 procent av försäljningsskatten på motorfordon. Höjningen återtogs dock innan den

skulle ha trätt i kraft och ersattes med en höjning av fordonsskatten från den 1 januari 1996 (SFS 1995:1641, prop. 1995/96:25). Den innebar att fordonsskatten höjdes med 10 procent för samtliga motorcyklar, personbilar, bussar och lastbilar. I propositionen hade bl.a. uttalats att en lägre nivå på försäljningsskatten skulle stimulera förnyelsen av bilparken och att detta har positiva effekter på miljön.

3.2.7 Skattehöjning den 1 oktober 1996

Från och med den 1 oktober 1996 höjdes fordonsskatten med 50 procent för alla personbilar utom dieseldrivna personbilar av årsmodell 1994 eller nyare. För de senare begränsades höjningen till 15 procent (SFS 1996:834, prop. 1995/96:222, bet. 1995/96: FiU 15). Ändringen hade samband med att försäljningsskatten på personbilar hade slopats i miljöklass 1 och 2 och sänkts till 2 000 kr i miljöklass 3, se föregående kapitel om försäljningsskatt på motorfordon (avsnitt 2.4.4). Där framgår bland annat att förskjutningen av skatteuttaget på bilar från försäljningsskatt till fordonsskatt syftade till att påskynda förnyelsen av bilparken. Slopandet av försäljningsskatten beräknades ge utrymme för en prissänkning på nya bilar med ca fem procent samtidigt som fordonsskatten på personbilar skulle behöva höjas med 50 procent. Med hänsyn till att fordonsskatten för dieseldrivna personbilar av årsmodell 1994 och nyare var avsevärt högre än för övriga dieseldrivna personbilar ansågs att skattehöjningen för de nyare personbilsdieslarna borde begränsas till 15 procent.

3.3 Nuvarande fordonsskattesystem

3.3.1 Skatt efter tjänstevikt

Enligt fordonsskattelagen tas fordonsskatt ut för motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar om de är eller bör vara registrerade i bilregistret och inte är avställda. För personbilar och de flesta andra fordon gäller att de inte är skattepliktiga om de är av en årsmodell som är 30 år eller äldre.

Fordonsskattens storlek varierar bl.a. med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Tjänstevikten är skattevikt för

personbil, motorcykel, traktor och motorredskap. Totalvikten är skattevikt för buss, lastbil, tung terrängvagn och släpvagn. Av bilregisterkungörelsen (1972:599) framgår att tjänstevikten för bl.a. personbilar utgörs av den sammanlagda vikten av fordonet i fullt driftfärdigt skick, bränsle m.m. samt föraren. Totalvikten utgörs av summan av fordonets tjänstevikt och maximilast. Skatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Fordonsskatten betalas för skatteår, eller i vissa fall skatteperiod. Ett skatteår består av tre skatteperioder som vardera omfattar fyra månader. Fordonsskatten skall i regel betalas under månaden före ingången av ett skatteår. Slutsiffran i fordonets registreringsnummer avgör när ett skatteår eller en skatteperiod börjar. Skattens storlek för skatteår framgår av fordonsskattelagens bilaga 1, vilken återfinns som *bilaga 2* till detta betänkande (senaste lydelse av bilagan enligt SFS 1996:834). Fordonsskatten för t.ex. en bensindriven personbil med tjänstevikten 1 500 kg beräknas därmed till 1 479 kronor.

3.3.2 Dieseldrivna personbilar

Sedan kilometerskattesystemet avskaffades tas en betydligt högre fordonsskatt ut på dieseldrivna personbilar än på bensindrivna. Vidare är skatten på personbilsdieslar av 1994 års modell och nyare avsevärt högre än på äldre dieseldrivna personbilar (se även avsnitt 3.2.2 om kilometerskattesystemet). Vid slopandet av kilometerskatten hade de nya fordonsskattenivåerna bestämts så att skatten på en personbilsdiesel av 1994 års modell eller nyare skulle uppgå till fem gånger skatten på motsvarande bensindriven bil medan skatten på en äldre dieseldriven personbil begränsades till dubbla fordonsskatten för en bensinbil.

Förhållandet mellan de olika fordonens skattenivåer ändrades vid fordonsskattehöjningarna den 1 oktober 1996. Höjningen för nyare personbilsdieslar begränsades då till 15 procent medan skatten på bensinbilar och äldre dieslbilar höjdes med 50 procent. Fordonsskatten på en äldre dieseldriven personbil är därmed fortfarande dubbelt så stor som på en bensinbil. För en nyare personbilsdiesel är skatten numera knappt dubbelt så hög som för en äldre dieselbil (ca 92 procent högre) vilket innebär knappt fyra gånger så stor fordonsskatt som för motsvarande bensinbil (ca 3,83 gånger skatten på en bensindriven personbil). För bensindrivna personbilar med t.ex. 1 500 kg tjänstevikt är den årliga fordonsskatten 1 479 kronor. Skatten på dieseldrivna

personbilar med samma tjänstevikt uppgår till 2 953 kronor för årsmodell 1993 och äldre samt 5 659 kronor för nyare årsmodeller.

3.3.3 Nedsatt skatt för personbilar i glesbygdsområden

Sedan år 1980 gäller att fordonsskatten på personbilar sätts ned för bilägare i vissa glesbygdsområden. Bestämmelsen härom infördes först som en ny 12 a § i 1973 års vägtrafikskattelag. Motsvarande bestämmelse finns numera i 14 § fordonsskattelagen. I bilaga 2 till lagen anges vilka glesbygdkommuner som avses. När nedsättningen började tillämpas den 1 juli 1980 uppgick den till 120 kronor. Samtidigt uppgick den genomsnittliga fordonsskatten på personbilar till ca 500 kronor per år. Avsikten med nedsättningen var att kompensera personbilstrafiken i glesbygd för att skatten på bensin hade höjts med 25 öre per liter i slutet av år 1979 (prop 1979/80:109).

Syftet med den nämnda skattehöjningen hade varit att stimulera till ökat energisparande. På grund härav ansågs att skattehöjningen inte borde kompenseras i sin helhet utan endast såvitt den belöpte på skillnaden i energiförbrukning mellan glesbygd och landet som helhet. De genomsnittliga årliga körsträckorna med personbilar i glesbygden var längre än de genomsnittliga årliga körsträckorna för samtliga personbilar i landet. Mot bakgrund av en undersökning om regionala skillnader i medelkörslängd som utförts av vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05) bedömdes att denna skillnad var i storleksordningen ett par hundra mil per år. Av praktiska skäl bestämdes nedsättningen av fordonsskatten till ett belopp som var jämnt delbart med tolv.

Det valda beloppet, 120 kronor, var något högre än vad som krävdes för att kompensera för bensinskattehöjningen. Det avsågs därmed även ge kompensation för oljebolagens s.k. zontillägg (transportkostnadstäckning vid försäljning av motorbensin). Nedsättningens storlek har därefter ökats vid tre tillfällen, senast den 1 april 1988. Sedan dess uppgår nedsättningen av den årliga fordonsskatten i glesbygd till 384 kronor.

3.4 Fordonsskatt i andra EU-länder

3.4.1 Inledning

Följande beskrivningar av fordonsskatten i andra EU-länder är endast avsedda som exempel. Liksom när det gällde försäljningsskatter har uppgifterna huvudsakligen inhämtats från tjänstemän vid EU-kommissionen och uppgifterna får betraktas som preliminära. Belopp och procentsatser m.m. bör därför läsas med reservation. Avsnittet kan ändå fylla syftet att ge exempel på olika utformningar av fordonsskatten.

Alla medlemsländer tillämpar någon form av fordonsskatt. I de flesta länderna träffas innehavet av fordon dessutom av en särskild skatt på försäkringspremien för fordonet. Storleken av denna skatt varierar mellan 0,5 och 22 procent av premiebeloppet (i Danmark förekommer ännu högre skattesatser men då utgörs underlaget endast av en del av försäkringspremien). En del länder tar enbart ut premieskatt för lätta fordon.

Fordonsskatt tas i ett fall, Storbritannien, ut som en enhetsskatt. I andra länder är skatten differentierad efter olika kriterier, t.ex. motorstyrka, cylindervolym, fordonets vikt eller dess ålder. De högsta nivåerna för fordonsskatt på personbilar återfinns i Danmark, Nederländerna och Irland. För en stor bensindrivna personbil med 2 000 cc motor varierar fordonsskatten i olika EU-länder från knappt 100 ecu till som mest 884 ecu (dvs. ca 800 - 7 500 SEK per år).

Flera länder tar ut högre fordonsskatt på dieseldrivna lätta fordon än på motsvarande bensindrivna fordon. Dessa länder är Belgien, Danmark, Finland, Nederländerna, Sverige och Tyskland. Frankrike är det enda medlemsland som gör tvärtom, dvs. tar ut lägre fordonsskatt på dieseldrivna lätta fordon än på bensindrivna fordon.

3.4.2 Tyskland

I Tyskland tas fordonsskatt ut på alla motorfordon. För personbilar utgår skatteberäkningen efter motorns cylindervolym. För bensindrivna personbilar uppgår fordonsskatten normalt till 13,20 DM per 100 cc. Skatten på dieseldrivna personbilar är avsevärt högre och uppgår i normalfallet till 37,10 DM per 100 cc. Högre skattesatser gäller för

bilar som inte uppfyller vissa avgaskrav. I sådana fall beror skattesatsen även av bilens ålder. För bilar som registrerats före den 1 januari 1986 utgör dessa högre skattesatser 18,80 DM per 100 cc för bensinbilar och 42,70 DM per 100 cc för dieslbilar. För nyare personbilar som inte uppfyller vissa avgaskrav gäller skattesatserna 21,60 DM per 100 cc för bensinbilar och 45,50 DM per 100 cc för dieslbilar. Tyskland har notifierat EU om att man avser att införa ett skatteincitament för personbilar som uppfyller kommande avgaskrav.

3.4.3 Danmark

Danmark tillämpar fordonsskatt efter tjänstevikt för lätta fordon. För en normalstor, bensindriven personbil är den årliga fordonsskatten i storleksordningen 4 000 kronor (DKK). Därutöver tas en tilläggsskatt (oklart hur stor) ut på lätta fordon som är inrättade för dieseldrift. Sedan den 1 juli 1997 differentieras fordonsskatten på personbilar också med hänsyn till bränsleförbrukning.

3.4.4 Frankrike

Såvitt avser lätta fordon beräknas fordonsskatten med hänsyn till bland annat motorstyrka, fordonets ålder samt inom vilket distrikt det är registrerat. Uppgift om belopp saknas. Det franska fordonsskattesystemet innebär lägre skatt på dieseldrivna fordon än på motsvarande bensindrivna fordon. Anledningen härtill torde vara näringspolitiska skäl.

3.4.5 Finland

Finland tar ut fordonsskatt på dieseldrivna fordon för att kompensera för den lägre drivmedelsbeskattningen på diesel jämfört med bensin. Dessutom har under åren 1994 - 1996 en tillfällig fordonsskatt tagits ut på alla lätta fordon, dvs. även bensinbilar. Den tillfälliga fordonsskatten infördes för att finansiera en sänkning av försäljningskatten år 1993 och kommer sannolikt att avskaffas.

3.4.6 Storbritannien

Fordonsskatten på personbilar och lätta lastbilar tas i Storbritannien ut som en enhetsskatt med 140 GBP per år. För motorcyklar gäller i stället att skatten beräknas efter cylindervolym.

3.5 Överväganden

3.5.1 Fordonsskatten och miljön

År 1980 föreslog vägtrafikskatteutredningen att fordonsskatten skulle slopas och ersättas med höjd bensinskatt (Ds B 1980:13). Liknande förslag har även framförts senare utan att leda till lagstiftning. Numera har fordonsskatten närmast fått ökad betydelse med hänsyn till bland annat diskussioner inom EU om att använda den som styrmedel och denna utredning lägger inte fram något förslag som innebär avskaffande av fordonsskatten.

Det finns däremot all anledning att ompröva utformningen av beskattningssystemet. Det nuvarande systemet där fordonsskatten på lätta fordon beräknas efter tjänstevikt grundar sig inte på hänsyn till miljön eller trafiksäkerheten och det saknas såväl miljö- som trafiksäkerhetsskäl för att behålla den gällande differentieringen. Fordonsskatten bör därför utformas efter andra grunder. Den kan för närvarande inte användas som styrmedel i någon större utsträckning men på längre sikt finns flera intressanta styrmöjligheter vilka bl.a. diskuterats i EU-kommissionens grönbok om transporter. Redan i dagsläget kan fordonsskatten användas för att kompensera för skillnader i drivmedelsbeskattningen mellan diesel och bensin.

I kapitel 2 beskrevs hur EU-inträdet och förändringar av EU:s direktiv begränsat möjligheterna att differentiera försäljningsskatten efter miljöklasser (bl.a. avsnitt 2.4.2). På grund av dessa begränsningar hävdas ibland att miljöklassningen bör läggas över på den årliga fordonsbeskattningen, t.ex. på så sätt att nya fordon i bättre miljöklasser befrias från fordonsskatt under viss tid. Det finns viktiga invändningar mot en sådan åtgärd. Differentiering av försäljningsskatten kan generellt antas vara ett bättre sätt att påverka nybilsköpare eftersom lägre fordonsskatt under ett antal år inte blir en så påtaglig fördel vid själva inköpet, jfr. avsnitt 2.6.1.

Förekommade förslag om att differentiera fordonsskatten efter miljöklasser har dock inte i första hand motiverats med att styreffekterna skulle bli bättre, jämfört med differentiering av försäljningsskatten. Sådana förslag brukar i stället hänvisa till att Sverige på grund av EU:s direktiv har ett förhållandevis litet handlingsutrymme när det gäller möjligheterna att differentiera försäljningsskatten efter miljöklasser. Det kan emellertid inte anses klarlagt att en differentiering av fordonsskatten efter miljöklasser skulle vara förenlig med EU:s bilavgasdirektiv om miljöklasserna grundas på krav som inte är beslutade inom EU. Fordonsskatten bör därför inte differentieras efter miljöklasser. Om man vill gynna en viss miljöklass bör det i stället vara försäljningsskatten som differentieras efter miljöklasser, så snart EG-rätten medger detta. Fordonsskattelagen innehåller redan en bestämmelse om skattelättnad för lätta fordon i miljöklass 1. I konsekvens med det senast anförda bör man överväga att avskaffa den bestämmelsen, eftersom miljöklassen i fråga inte är grundad på krav som beslutats inom EU (jfr. avsnitt 3.2.4). Sådana överväganden bör dock avvakta en analys av styreffekterna vilken utredningen ännu inte fått tillgång till. Under alla förhållanden skulle det vara mycket olämpligt att utveckla ett helt system med differentiering av fordonsskatten efter miljöklasser som inte grundas på beslut inom EU.

Försäljningsskatt får visserligen antas vara ett mer effektivt styrmedel än fordonsskatt så länge det gäller styrning av nybilsköp. Det är en annan sak att fordonsskatten skulle kunna användas för att påverka den befintliga fordonsparken, t.ex. genom att den årliga skatten sänks för nyare fordon med de bästa miljö- och säkerhetsegenskaperna och höjs för äldre fordon med sämre sådana egenskaper. Komkom fann att "miljö- och styreffekten av en sådan differentiering skulle bli begränsad". Detta kan ifrågasättas. Tvärtom skulle nog en sådan utformning av fordonsskatten, om skatteskillnaden mellan gamla och nya bilar görs tillräckligt stor, kunna innebära en effektiv styrning mot förnyelse av bilparken - med positiva effekter på miljön och trafiksäkerheten. Däremot delar denna utredning Komkom:s tveksamhet inför de fördelningspolitiska effekterna. Utredningen lägger därför inte fram förslag om någon sådan differentiering.

Den viktiga miljöfrågan om dieseldrivna personbilar behandlas särskilt i avsnitt 3.5.3.

3.5.2 Fordonsskatten och trafiksäkerheten

Vid övervägande av hur fordonsskattningen kan användas som styrmedel mot ökad trafiksäkerhet blir frågan om säkerhetsklassning av fordon mycket intressant. Uppgiften att ta fram ett sådant system får därför anses angelägen. När det gäller utformningen av skattesystemet kan dock inte komma i fråga att anknyta till annat än ett befintligt klassningssystem och något lämpligt system för indelning av fordon i säkerhetsklasser har ännu inte utarbetats. Mot denna bakgrund bör Vägverket ges i uppdrag att med hög prioritet utforma ett system för indelning av fordon i trafiksäkerhetsklasser. Det är särskilt viktigt att ett sådant system beaktar samtliga faktorer som påverkar fordonens säkerhetsegenskaper.

Nästa fråga blir om det för närvarande - i avsaknad av ett utarbetat system för säkerhetsklassning - går att utforma fordonsskatten så att trafiksäkerheten förbättras. Ibland framförs förslag om differentiering av skatten beroende på förekomsten av viss säkerhetsutrustning i fordonet. När det gäller sådana utrustningsdetaljer frågar man sig om ekonomiska styrmedel verkligen är den mest lämpliga metoden för att öka användningen. Om viss säkerhetsutrustning anses mycket angelägen bör det ligga närmare till hands att genom lagstiftning göra den obligatorisk i alla nya fordon.

För det fall man överväger ekonomiska styrmedel måste först framhållas att ett skattesystem skall bygga på fasta grunder. Även om det skulle vara skattetekniskt möjligt att differentiera fordonsskatten beroende på förekomsten av olika säkerhetsdetaljer så innebär detta administrativa problem. Fordonsskattningens karaktär av masshantering förutsätter att skatten beräknas efter uppgifter som kan tas fram på ett enkelt sätt och i praktiken måste skatten bestämmas på grundval av uppgifter i Vägverkets bilregister. Differentiering av skatten beroende på fordonens olika säkerhetsutrustning skulle alltså kräva en utbyggnad av bilregistret men även frånsatt detta skulle systemet bli svårhanterligt.

En annan viktig invändning mot att differentiera fordonsskatten med hänsyn till förekomsten av viss säkerhetsutrustning är att ett sådant system ger upphov till återkommande justeringar. Bilköpare och producenter gör överväganden som kan påverka bilparkens sammansättning under decennier framåt. För att kunna införa bestämmelser om att en viss säkerhetsdetalj i t.ex. personbilar skall medföra lindrigare beskattning bör det därför vara en absolut förutsättning att denna har studerats i ett större sammanhang och att

dess säkerhetsmässiga värde vägts mot alla andra förekommande säkerhetsegenskaper hos personbilar. Något sådant underlag finns ännu inte beträffande den säkerhetsutrustning som ibland lyfts fram. En helhetssyn med avvägningar mellan olika säkerhetsegenskaper måste vara ett krav när det gäller att utarbeta ett system för säkerhetsklassning men man undgår inte detta krav genom att kortsiktigt prioritera någon eller några enstaka säkerhetsdetaljer.

3.5.3 Dieseldrivna personbilar

Inledning

Fordonsskatten är som tidigare beskrivits högre på dieseldrivna personbilar än på bensindrivna bilar. Den högre fordonsskatten för dieseldrivna bilar har motiverats med prisskillnaden mellan de olika drivmedlen, dvs. att diesel är avsevärt billigare än bensen, och att motoralternativen bör vara konkurrensneutrala. Avsikten med ifrågasatt skatteskillnader har alltså inte varit att de skall styra i ena eller andra riktningen utan de får ses som en form av kompensation. Vidare är fordonsskatten avsevärt högre på personbilsdieslar av 1994 års modell eller nyare, jämfört med äldre dieseldrivna personbilar, se även avsnitt 3.3.2.

Inregistreringen av dieseldrivna personbilar har under senare tid ökat mycket kraftigt. Under månaderna januari - juli 1997 inregistrerades 15 415 sådana fordon jämfört med 5 646 fordon under samma period 1996. Det innebär en ökning med 173 procent. En stor del av de inregistrerade personbilsdieslarna utgörs av äldre årsmodeller, dvs. importerade fordon. Antalet inregistreringar av dieseldrivna personbilar av årsmodell 1994 eller äldre hade ökat från 911 till 5 994 fordon. Inregistreringen av bensindrivna personbilar har också ökat, men inte lika kraftigt som för dieseldrivna personbilar. Sammanlagt inregistrerades således 148 134 personbilar under januari - juli 1997 jämfört med 107 101 under samma period 1996 vilket innebär en ökning med 38 procent. De dieseldrivna personbilarnas andel av inregistreringen av personbilar har därmed ökat från 5,3 procent under januari - juli 1996 till 10,4 procent under samma period i år.

Varför har antalet personbilsdieslar ökat ?

Det finns flera tänkbara orsaker till att antalet personbilsdieslar har ökat så kraftigt. Den tekniska utvecklingen mot renare, tystare och mer bränslesnåla dieselmotorer bör ha betytt mycket. Vidare kan förändringen av reglerna om bilförmån från och med den 1 januari 1997 antas ha haft stor betydelse, även om det ännu inte är känt hur stor del av de nyregistrerade personbilsdieslarna som utgör förmånsbilar. De nya reglerna innebär att den skattskyldige skall betala det drivmedel som används för privat körning (alternativt beskattas för förmån av fritt drivmedel som värderas till marknadsvärdet multiplicerat med 1,2). Vad gäller själva bilförmånen så utgår beräkningen av förmånsbeloppet från nybilspriset.

När det gäller äldre personbilsdieslar har sannolikt förmånsbilsreglerna haft mindre betydelse. Den kraftiga ökningen i denna grupp torde i stället bero på att dieselalternativet ställer sig billigare än en bensinbil även för en bilköpare med förhållandevis måttlig årlig körsträcka. Med andra ord, den dubbla fordonsskatten på en dieselbil jämfört med en bensinbil upplevs av många bilköpare inte uppväga prisskillnaden mellan drivmedlen. Beräkningar visar att redan vid en årlig körsträcka av 1 500 mil blir summan av fordonsskatt och drivmedelsskatter oftast lägre för en äldre, dieseldriven personbil än för motsvarande bensinbil. Möjligheten att genom direktimport få en lägre anskaffningskostnad har sannolikt också haft stor betydelse. Här kan bortses från skillnader i inköpspriser och servicekostnader mellan bensinbilar och motsvarande dieslbilar eftersom dessa skillnader är ganska begränsade.

Miljöskäl och konkurrensneutralitet

Miljöegenskaperna hos nya dieseldrivna personbilar är i vissa avseenden markant sämre än hos motsvarande nya bensindrivna bilar när det gäller utsläpp av giftiga avgaser. Avgaskraven i Auto/Oil-direktiven tillåter tre gånger så höga kväveoxidutsläpp från dieslbilar som från bensinbilar. Tillåtna partikelutsläpp är också väsentligt högre. Å andra sidan förbrukar en dieselmotor mindre mängder drivmedel och släpper därmed ut mindre koldioxid per fordonskilometer. Skillnaderna i detta avseende är dock inte lika stora. Vid tester har dieslbilar gett ca 27 procent lägre koldioxidutsläpp än i övrigt identiska bensinbilar.

Miljöegenskaperna hos dieseldrivna personbilar har hittills inte föranlett högre beskattning för dessa fordon än för bensinbilar utan den högre fordonsskatten på de förra är som sagts motiverad av att uppnå konkurrensneutralitet mellan de båda motoralternativen. De nyss beskrivna skillnaderna i avgasutsläpp skulle kunna anföras som argument för att införa en totalt sett högre beskattning av dieseldrivna personbilar än av bensindrivna. Med hänsyn till miljön bör personbilsdieslar åtminstone inte gynnas i förhållande till bensinbilar och det är ett minimikrav ur miljösynpunkt att konkurrensneutralitet upprätthålls mellan motoralternativen.

Härvid bör eftersträvas att de framstår som konkurrensneutrala även för en skattskyldig som får välja förmånsbil. Det har antagits att de nya reglerna rörande förmånsbilar i viss mån missgynnar bensinbilar. Om så är fallet kan det utgöra anledning att se över ifrågavarande bestämmelser eftersom eventuella brister i systemet för beskattning av bilförmån i första hand bör åtgärdas inom det systemet. Sådana åtgärder skall dock inte övervägas här eftersom reglerna om beskattning av bilförmån inte ingår i utredningsuppdraget.

Försäljningsskatt på dieseldrivna personbilar skulle kunna övervägas för att motverka ökningen av sådana bilar. Det finns dock viktiga invändningar mot en sådan skatt, se föregående kapitel om försäljningsskatt på motorfordon (avsnitt 2.6.1). Där framhölls bland annat att man egentligen inte kan uppnå konkurrensneutralitet mellan bensinbilar och dieslbilar med hjälp av en försäljningsskatt då det som skall kompenseras för är skillnaden i drivmedelspris, dvs. en löpande kostnad. Om förhållandet mellan drivmedelspriserna inte kan ändras är differentiering av fordonsskatten för närvarande det bästa till buds stående medlet för att uppnå konkurrensneutralitet.

Med hänsyn till det kraftigt ökade antalet äldre personbilsdieslar samt miljöegenskaperna hos dieslbilar jämfört med bensinbilar bör den förhållandevis låga fordonsskatten på dieseldrivna personbilar av årsmodell 1993 och äldre snarast höjas till samma nivå som för nyare fordon. Även bortsett från miljöskäl kan en sådan åtgärd motiveras med att det saknas anledning att gynna äldre personbilsdieslar i förhållande till övriga personbilar. Miljöskälen framträder dock särskilt starkt eftersom äldre dieslbilar har sämre miljöegenskaper än nya bilar. Den nuvarande utformningen där fordonsskatten på personbilsdieslar är högre för nyare årsmodeller måste mot denna bakgrund betecknas som olycklig. Även om detta medför en stor skattehöjning på äldre personbilsdieslar så är det något som måste accepteras på grund av de starka miljöskälen för att begränsa importen av sådana bilar. Det är inte möjligt att ha olika fordonsskatte regler för i Sverige befintliga dieslbilar och sådana äldre dieslbilar som importeras. Om

fordonsskatten på äldre dieselbilar skulle kvarstå på ungefär samma nivå som idag är det mest sannolika att importen av sådana bilar fortsätter med oförminskad styrka, vilket i så fall måste anses mycket negativt ur miljösynpunkt.

Även Komkom hade föreslagit en utjämning mellan äldre och nyare personbilsdieslar men kommittén ansåg att detta borde ske genom att skatten höjs för de äldre bilarna och samtidigt sänks för de nyare. Med hänsyn till dieselbilarnas miljöegenskaper bör emellertid den senare åtgärden anses utesluten. Som tidigare anförts är det ett miljömässigt minimikrav att konkurrensneutraliteten mellan bensin- och dieselbilar upprätthålls. Vad gäller äldre personbilsdieslar finns för närvarande inte sådan neutralitet och det är därför nödvändigt med en höjning av fordonsskatten för dessa.

3.5.4 Fordonsskatten i glesbygdsområden

I avsnitt 3.3.3 beskrevs bakgrunden till att fordonsskatten är nedsatt med 384 kronor för personbilar i vissa glesbygdskommuner. När nedsättningen infördes år 1980 bedömdes att den genomsnittliga årliga körsträckan var ett par hundra mil längre för bilägare i glesbygd än för bilägare i övriga landet. De genomsnittliga körsträckorna skilde sig alltså ganska måttligt och för övrigt var det fråga om just genomsnittliga körsträckor. Även i relativt tätbebyggda områden förekommer långa körsträckor för såväl arbetsresor som andra resor.

Om man ändå önskar kompensera personbilsägare i glesbygd för ökade drivmedelskostnader och överväger att göra det genom ytterligare nedsättning av fordonsskatten så måste stor försiktighet iaktas. Redan vid förhållandevis måttliga ökning av nedsättningen ökar risken för skenregistreringar, dvs. att bilägare felaktigt registrerar sina bilar på anhöriga eller andra personer som är bosatta i ett glesbygdsområde. Liknande problem har uppmärksamats beträffande fordonsförsäkringar och har samband med att premierna för dessa försäkringar kan vara avsevärt lägre i glesbygd. Det är naturligtvis omöjligt att ange den exakta nivån där felaktiga ägarregistreringar blir frekventa. Om den nuvarande nedsättningen av fordonsskatten i glesbygd t.ex. skulle fördubblas, kan dock antas att risken för fusk blir påtaglig. Dessutom måste beaktas att den lägre fordonsskatten i detta avseende samverkar med att försäkringspremierna är lägre i glesbygd. Med andra ord skulle en bilägars sammanlagda kostnader för fordonsskatt och försäkring kunna bli avsevärt lägre om fordonet registreras på en person i ett glesbygdsområde.

3.5.5 Enhetsskatt

Enhetsskatt innebär avsevärda förenklingar

En mycket viktig uppgift för denna utredning består i att undersöka möjligheter till förenklingar i fordonsskattesystemet. I utredningens direktiv nämndes möjligheten att låta skatten tas ut med enhetliga skattebelopp, dvs. en enhetsskatt.

Den nuvarande fordonsskatten efter tjänstevikt är inte utformad med hänsyn till miljön eller trafiksäkerheten. Det saknas såväl miljö- som trafiksäkerhetsskäl för att behålla den gällande differentieringen. Mot denna bakgrund kan avsevärda förenklingar uppnås om fordonsskatten tas ut med ett enhetligt belopp för en stor grupp av fordon. De fordon som i första hand bör komma i fråga för enhetsskatt är personbilar och motorcyklar, främst på grund av att de utgör stora fordonsgupper och att de uppvisar förhållandevis små variationer inom respektive grupp. En enhetsskatt skulle medföra förenklingar för fordonsägare, fordonstillverkare och myndigheter. För fordonsägarna skulle följden bl.a. bli att registreringsbesiktningar inte behövs enbart av det skälet att fordonets skattevikt ändrats. Vidare skulle det sannolikt bli fler varianter av varje bilmodell på den svenska bilmärknaden då det inte krävs en typbesiktning för varje variant av fordonet. Detta är enbart exempel på förenklingsvinster som kan uppstå. Ett ytterligare exempel utgörs av att extra debiteringar och återbetalningar av fordonsskatt skulle undvikas i sådana fall då de för närvarande föranleds av ändring av det enskilda fordonets tjänstevikt. Dessutom ökar förståelsen för fordonsskattesystemet om det upplevs som enkelt och rationellt.

Beträffande vägslitage är skillnaden mellan olika personbilsmodeller obetydlig jämfört med skillnaden mellan personbilar och tunga fordon och även jämfört med skillnaderna inom gruppen tunga fordon. Mot denna bakgrund ger den nuvarande indelningen av skatteskalen i ett stort antal mindre intervaller ett falskt intryck av precision i fördelningen av skatteuttaget.

Om det ändå anses att fordonsskatten på lätta fordon skall beräknas efter vikt så skulle man möjligen kunna övergå till att låta skattevikten utgöras av totalvikten i stället för av tjänstevikten (jfr. avsnitt 3.3.1). En eventuell övergång till totalviktsbeskattning för lätta fordon bör dock enligt utredningens bestämda mening ses som ett andrahandsalternativ till den nu föreslagna enhetsskatten. Totalviktsbeskattning skulle inte innebära lika stora förenklingar som en enhetsskatt och den skulle dessutom ge upphov till speciella problem, bl.a. genom att totalvikten

beräknas på olika sätt internationellt. Det bör tilläggas att vissa oklarheter rörande tillämpligheten av EU:s direktiv om mått och vikt får avsevärt mindre betydelse om man väljer alternativet enhetsskatt.

Miljö och enhetsskatt

Från miljösynpunkt kan invändas att en enhetsskatt innebär skattehöjningar för de lättaste fordonen och att detta strider mot målet att minska koldioxidutsläppen. Invändningen är riktig såtillvida att tyngre personbilar i genomsnitt förbrukar mer bränsle än lätta personbilar och därmed i högre grad bidrar till utsläppen av koldioxid, men detta gäller inte utan undantag. Bränsleförbrukningen beror nämligen på långt fler faktorer än fordonsvikten, t.ex. motoreffekt, motortyp och förarens körsätt. Vidare utgör koldioxidutsläpp endast en av de miljöegenskaper som skall beaktas hos ett fordon. För övrigt är koldioxidskatten och priset på drivmedel de viktigaste styrmedlen för att minska koldioxidutsläppen. Gällande system med fordonsskatt efter tjänstevikt är inte grundat på miljöhänsyn och det finns inga bärande miljöskäl för att behålla den viktanknutna beskattningen på personbilar och motorcyklar.

Trafiksäkerhet och enhetsskatt

När det gäller bilars inbyggda krocksäkerhet (egensäkerhet) är en vanlig uppfattning att större och tyngre bilar är säkrare än mindre och lättare bilar. Även om denna uppfattning är en förenkling av verkliga förhållanden och trots att egensäkerheten kan variera högst väsentligt inom olika viktklasser så talar detta förhållande mot den gällande utformningen av skatteskalorna. Denna innebär nämligen högre fordonsskatt på större och tyngre personbilar. Nuvarande kunskap om sambandet mellan personbilars vikt och deras trafiksäkerhet är dock begränsad. Även om man skulle finna att säkerheten för passagerare ökar med storleken på bilen de färdas i så blir frågan mer komplicerad när man även väger in bilens inverkan på säkerheten för övriga trafikanter, t.ex. gångtrafikanter eller de som färdas i andra bilar. Vid en samlad bedömning finns det inte tillräcklig grund för att av trafiksäkerhetsskäl föreslå styrning mot en jämnare viktfördelning av fordonsparken. I konsekvens härmed är det inte trafiksäkerhetsskäl utan förenklingsskäl som anförs till stöd för detta förslag om enhetsskatt. Inte desto mindre bör framhållas att det inte finns några

trafiksäkerhetsskäl för att behålla nuvarande beskattning efter tjänstevikt.

Kommunikationskommittén anförde däremot trafiksäkerhetsskäl för sitt förslag om en enhetlig fordonsskatt i de lättare viktklasserna, upp till och med 1 400 kg, och däröver snabbare stigande skatt än vad som gäller för närvarande. Syftet skulle vara att uppnå en jämnare viktfordelning av fordonsparken (personbilsparken). Mot kommitténs förslag har bl.a. invänts att en del av de personbilar som skulle få högre skatt tillhör de säkraste bilarna som finns på marknaden. Vidare kan man ifrågasätta det säkerhetsmässiga värdet av att i enlighet med Komkom:s förslag uppnå jämnare viktfordelning enbart inom personbilsparken. Det är endast en begränsad del av alla bilolyckor som utgörs av kollisioner mellan två personbilar. Visserligen följer redan av naturlagarna att lägre vikt av en personbil generellt innebär mindre risk för skador på trafikanter utanför den bilen. Komkom har dock inte presenterat något underlag där värdet av denna säkerhetsförbättring ställs i relation till hur mycket säkerheten i genomsnitt minskar för passagerarna i en bil med lägre vikt. Med andra ord kan man inte veta om den samlade trafiksäkerheten skulle öka eller minska med Komkom:s förslag.

Stor osäkerhet uppstår om man väljer ut en viss egenskap som kan påverka trafiksäkerheten, t.ex. fordonsvikten, och bortser från förekomsten eller frånvaron av andra säkerhetsegenskaper. Det bör inte komma i fråga att grunda skatteregler på en så osäker grund. Det anförda belyser återigen behovet av en trafiksäkerhetsklassning som är heltäckande i den meningen att den tar hänsyn till alla faktorer som påverkar ett fordon:s säkerhet (jfr. avsnitt 3.5.2). För att återgå till enhetsskatten och sammanfatta så finns det ingen grund för att begränsa tillämpningsområdet till fordon som väger mindre än 1 400 kg.

Enhetsskattens storlek

Enhetsskatt bör införas på personbilar och motorcyklar. Det samlade uttaget av fordonsskatt på dessa fordon bör dock inte ändras. Enhetsskattebeloppet bör därför bestämmas till 1 100 kronor för bensindrivna personbilar och motorcyklar vilket medför i stort sett oförändrat samlat skatteuttag från dessa fordonsgupper. Det skulle innebära höjd fordonsskatt för de ca 40 procent av personbilarna vars tjänstevikt är 1 200 kg eller lägre och sänkt skatt för övriga personbilar. För motorcyklar skulle höjningen bli kraftig eftersom den utgår från en så låg nivå. För närvarande tas fordonsskatt på motorcyklar ut med högst 220 kronor per år. Trafiksäkerhetsskäl gör dock att det är mycket

svårt att motivera lägre fordonsskatt på motorcyklar än på personbilar. Enhetsskattebeloppet bör därför vara 1 100 kronor för såväl bensindrivna personbilar som motorcyklar.

Vad gäller dieseldrivna personbilar av årsmodell 1993 eller äldre så bör fordonsskatten inte minst av miljöskäl höjas till samma nivå som för nyare personbilsdieslar (jfr. avsnitt 3.5.3). Den skattenivån bör även i fortsättningen vara knappt fyra gånger så hög som skatten på bensindrivna personbilar (3,83 gånger så hög). Därmed bör enhetsskattebeloppet för dieseldrivna personbilar - oberoende av årsmodell - bestämmas till 4 200 kronor. Det innebär en stor skattehöjning på äldre personbilsdieslar men som anförts i avsnitt 3.5.3 måste detta accepteras på grund av de starka miljöskälen för en sådan åtgärd. Fordonsskattehöjningen för dieseldrivna personbilar av 1993 års modell eller äldre medför ökade årliga skatteintäkter i storleksordningen 150 miljoner kronor.

Förslaget om enhetsskatt kan inte antas ge upphov till några negativa fördelningspolitiska effekter. Personbilar som ägs av ekonomiskt starka respektive ekonomiskt svaga hushåll skiljer sig inte i första hand åt vad avser storlek. Det väsentliga är att den nuvarande fordonsskatten på personbilar uppvisar förhållandevis små beloppsmässiga variationer och en övergång till enhetsskatt kan därför endast i begränsad utsträckning påverka ett hushålls totala kostnad för bilägande.

4 Fordonsskatt på tunga fordon

Utredningens förslag: Med hänsyn till bland annat internationella konkurrensskäl bör fordonsskatten på tunga fordon för närvarande inte bli föremål för andra ändringar än de som föranleds av en nyligen framlagd proposition om vägavgift på vissa tunga fordon. Härvid har även beaktats att Sverige genom anslutning till ifrågavarande vägavgiftssystem inleder ett närmare samarbete med andra länder inom det s.k. Eurovinjettsystemet. På längre sikt kan det för Sveriges del vara lämpligt att slopa fordonsskatten på släpvagnar och i stället ta ut hela skatten på dragfordonet. Kommunikationskommitténs förslag rörande lastbilar och bussar, innebärande differentiering av fordonsskatten efter fordonens trafikuppgifter, bör inte läggas till grund för ändringar i lagstiftningen.

4.1 Inledning

Detta kapitel handlar om fordonsskatten på tunga fordon och som tidigare sagts finns betydande skillnader mot frågorna för lätta fordon. Bland annat är vägslitage en viktig faktor att räkna med när det gäller de tunga fordonen. Vidare är godstrafiken utsatt för internationell konkurrens vilket kräver särskilda hänsynstaganden.

I avsnitt 4.2 beskrivs den nuvarande beskattningen av tunga fordon enligt fordonsskattelagen. Avsnittet hänvisar delvis till kapitel 3 och går bara närmare in på frågor som särskilt gäller tunga fordon. Avsnitt 4.3 beskriver den nyligen framlagda propositionen om vägavgift för vissa tunga fordon vilken bland annat innebär förslag om att fordonsskatten sätts ned för svenska vägavgiftspliktiga fordon. I avsnitt 4.4 görs slutligen en del överväganden.

4.2 Nuvarande fordonsskatt på tunga fordon

4.2.1 Bakgrund m.m.

Vad gäller fordonsskattelagens bakgrund hänvisas till avsnitt 3.2, där bland annat avskaffandet av kilometerskatten beskrivits. Tunga fordon är utom i ett fåtal fall dieseldrivna och kilometerskattesystemet är därmed en viktig del av bakgrunden när det gäller dessa fordon. Kilometerskatten ersattes av en särskild punktskatt på dieselolja från och med den 1 oktober 1993. Innan den nya dieseloljeskatten hade trätt i kraft beslutades om sänkning av densamma med 5 öre per liter till 1,30 kronor per liter. Samtidigt beslutades att fordonsskatten för tyngre lastbilar och släpvagnar skulle sänkas med ca 20 procent. Sänkningarna angavs vara ett led i att successivt anpassa skattebelastningen för den tunga trafiken till vad som gäller inom EG (prop. 1992/93:192). Med hänsyn till konkurrenssituationen ansågs det finnas starka skäl för att den svenska skattenivån på transporter skulle anpassas till nivån inom EG. I propositionen anfördes vidare att en konkurrensneutral beskattning inte kunde åstadkommas utan att beröra fordonsskatten, för vilken den av EG diskuterade miniminivån för de tyngsta fordonen begränsade sig till 7 700 kronor. Det påpekades också att nackdelen med höga transportskatter förstärks av Sveriges geografiska läge med långa transportavstånd. Med hänvisning till att det främst är transporter med tyngre lastbilar och släpvagnar som är utsatta för internationell konkurrens föreslogs i propositionen en successiv nedtrappning av fordonsskatten så att de tyngre fordonen fick den största skattesänkningen. Ändringarna genomfördes den 1 oktober 1993, dvs. samtidigt som kilometerskatten ersattes av dieseloljeskatten.

Samtidigt infördes en bestämmelse om skattereduktioner för lastbilar och släpvagnar som används i s.k. kombinerad trafik (70 a § fordonsskattelagen). Den tillkom som en följd av EES-avtalet och vissa EU-direktiv som innebär skyldighet för medlemsstaterna att återbetala eller sätta ned fordonsskatten när last-, drag- eller släpfordon transporterats på järnväg i kombitransport. Skattereduktionen får ske antingen med ett standardbelopp eller i proportion till järnvägssträckan. Bakgrunden till EU:s regler på detta område är att man vill minska miljöpåverkan och belastning på vägnätet genom att gynna sådana transporter där lastfordon på längre sträckor transporteras med järnväg. Den svenska bestämmelsen är utformad så att hela fordonsskatten

återbetalas om fordonet transporterats på järnväg sammanlagt minst 120 dygn under skatteåret. Har fordonet transporterats på järnväg under minst 60 dygn men mindre än 120 dygn återbetalas halva fordonsskatten.

Som en del i finansieringen av medlemskapet i EU hade riksdagen under våren 1995 beslutat höja nivån på försäljningsskatten på motorfordon med 20 procent. Höjningen återtogs innan den skulle ha trätt i kraft och ersattes av en fordonsskattehöjning med tio procent för bl.a. bussar och lastbilar. Höjningen gällde från och med den 1 januari 1996 (SFS 1995:1641, prop. 1995/96:25).

Fordonsskatten på tunga fordon varierar med fordonsslag, drivmedel, skattevikt och fordonets konstruktion. Det sistnämnda medför att skatten är lägre på en lastbil med tre eller flera hjulaxlar än på en lastbil med samma vikt men endast två hjulaxlar. Anledningen är att konstruktionen med två hjulaxlar innebär större vägslitage. Skattevikten för bussar, lastbilar, släpvagnar och tunga terrängvagnar är, till skillnad från vad som gäller för lätta fordon, totalvikten (jfr. avsnitt 3.3). Totalvikten utgörs av summan av fordonets tjänstevikt och dess maximilast. Fordonsskatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Enligt 9 § första stycket fordonsskattelagen är personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar inte skattepliktiga om de är av en årsmodell som är 30 år eller äldre. Bestämmelsen omfattar naturligtvis fler personbilar än tunga fordon men andelen lastbilar är ändå inte obetydlig. Vad gäller t.ex. årsmodell 1950 fanns 579 personbilar och 207 lastbilar i trafik den 31 december 1991.

4.2.2 Lastbilar

Betydelsen av olika fordonsbeteckningar anges i 4 § bilregisterkungörelsen. Där framgår bland annat att personbil avser en bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare. Däremot är det fråga om en buss om den är inrättad för flera än åtta personer utöver föraren, även om den dessutom är inrättad för annat ändamål. Lastbilar är alla bilar som inte anses som personbilar eller bussar.

För dieseldrivna lastbilar gäller att fordonsskatten är betydligt högre om de är försedda med anordning för s.k. påhängsvagn. Det har samband med att fordonsskatt inte tas ut på påhängsvagnar, se vidare nästa avsnitt.

4.2.3 Släpvagnar

Släpfordon innebär ett fordon som är inrättat för koppling till bil, traktor, eller motorredskap och i första hand avsett för person- eller godsbefordran. Släpfordon indelas i släpvagnar och s.k. släpslädar (på medar). Påhängsvagn är en släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, traktor eller motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Andra släpvagnar än påhängsvagnar är, med vissa undantag som är ointressanta i detta sammanhang, skattepliktiga enligt fordonsskattelagen. Däremot är påhängsvagnar inte fordonsskattepliktiga om skattevikten överstiger 3 000 kg och de uteslutande dras av personbilar, lastbilar eller bussar som kan drivas med dieselloja eller av s.k. terminaltraktorer. Påhängsvagnar var tidigare skattepliktiga men den 1 januari 1985 hade fordonsskatten och kilometerskatten på dessa slopats och ersatts med höjningar av samma skatter för dragbilarna. Bakgrunden var att de internationella landsvägstransporterna till och från Sverige hade ökat kraftigt och att tekniken gått mot en ökad användning av dragbilar och påhängsvagnar i stället för konventionella lastbilsekipage. Utländska påhängsvagnar hade börjat användas i allt större utsträckning på grund av att många andra länder inte beskattade påhängsvagnar separat (SFS 1984:256, prop. 1983/84:178).

När fordonsskatten överflyttades från påhängsvagnarna till dragfordonen höjdes samtidigt skatten på styraxlar för påhängsvagnar, s.k. dollys. En dolly är en släpvagn som består av en en eller två hjulaxlar, en dragstång samt en vändskiva på vilken påhängsvagnens främre del kan fästas. Den skall användas tillsammans med en påhängsvagn och kombinationen fungerar då som en vanlig släpvagn, med andra ord kan den dras av en lastbil.

Kilometerskattens avskaffande medförde inga ändringar av fordonsskatten på släpvagnar. I propositionen 1992/93:124 hade uttalats att ökningen av dragfordonets bränsleförbrukning vid tillkoppling av en släpvagn visserligen inte motsvarade den tidigare kilometerskatten på släpvagnar men att det ansågs positivt ur transporteffektivitets- och miljösynpunkt att det tillkom ett ytterligare incitament till användning av fordonskombinationer.

4.2.4 Bussar

Fordonsskatten på bussar är betydligt lägre än på andra tunga fordon. Även under kilometerskattesystemets tid var beskattningen av bussar förhållandevis lindrig jämfört med annan tung trafik.

I samband med att kilometerskatten avskaffades och ersattes av en punktskatt på dieselolja från och med den 1 oktober 1993 slopades huvuddelen av fordonsskatten för bussar. Anledning här till var en önskan att kompensera bussarna eftersom kostnadsökningen, till följd av hög bränsleförbrukning, särskilt skulle drabba de bussar som används i kollektivtrafik inom tätort (prop. 1992/93:124). Före övergången till dieseloljeskatt var fordonsskatten på dieseldrivna bussar 14 705 kronor per år för de tyngsta bussarna. Efter förslag om att sänka fordonsskatten för dieseldrivna bussar till samma nivå som för bensin- och gasolldrivna bussar, maximalt 895 kronor per år, befarades i propositionen att en så långtgående sänkning skulle innebära att lätta bussregistrerade fordon vanligen skulle få väsentligt lägre fordonsskatt än dieseldrivna personbilar. Skattenedsättningen begränsades därför så att den maximala skattesatsen blev 1 405 kronor per år (för dieseldrivna bussar över 3 000 kg skattevikt). Detta innebar ändå att huvuddelen av fordonsskatten föll bort för de tyngre bussarna som används i kollektivtrafik.

Även för bussar höjdes fordonsskatten med 10 procent från och med den 1 januari 1996. Højningen ersatte som tidigare sagts en beslutad men inte genomförd højning av försäljningsskatten på motorfordon (avsnitt 4.2.1). Den högsta skattesatsen för dieseldrivna bussar med en skattevikt över 3 000 kg är sedan dess 1 545 kronor per år. Fordonsskatten för tyngre bussar är alltså mycket låg jämfört med skatten på tyngre lastbilar.

4.3 Vägavgift för vissa tunga fordon

I proposition 1997/98:12 den 18 september 1997 föreslås att riksdagen godkänner protokoll om Sveriges anslutning till avtalet om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar och antar en lag om vägavgift för vissa tunga fordon. Avsikten är att Sverige skall delta i det gemensamma vägavgiftssystem som Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland tidigare infört, det s.k. Eurovinjettsystemet.

Förslaget innebär att vägavgift skall tas ut på motorfordon eller motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton som är avsedda uteslutande för godstransport på väg. För att kompensera de fordon för vilka vägavgift skall tas ut föreslås att fordonsskatten sätts ned, dock högst med ett belopp som motsvarar kostnaden för ett vägavgiftsbevis. I propositionen föreslås att lagen om vägavgift på vissa tunga fordon träder i kraft den 1 februari 1998.

Bakgrunden är att EG genom olika beslut under senare år har sökt skapa likvärdiga konkurrensvillkor mellan medlemsstaterna när det gäller tunga lastbilstransporter. Rådets direktiv 93/89/EEG om medlemsstaters tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användning av vissa infrastrukturer, innehåller bestämmelser om minimiskattesatser för fordonsskatt och bestämmelser om vägtullar och vägavgifter. Direktivet gäller endast för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med en bruttovikt av minst 12 ton.

Europeiska gemenskapernas domstol har upphävt detta direktiv eftersom Europaparlamentet inte hade konsulterats beträffande dess slutliga innehåll. Domstolen uttalade dock att direktivet skulle gälla i sak tills det, inom rimlig tid, ersatts med ett nytt. Förslag till nytt direktiv behandlas för närvarande av rådet. Detta ändrar inte de grundläggande förutsättningarna vad gäller möjligheten att ta ut vägavgifter.

Gällande direktiv ger medlemsstaterna rätt att införa vägavgifter för såväl inhemska som utländska åkare. Vägavgiften kan högst bestämmas till ett belopp om 1 250 ecu inklusive administrationskostnader. I artikel 8 i direktivet anges att två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela deras sammanhängande territorium. Betalning av vägavgift skall i de fallen ge tillgång till de deltagande medlemsstaternas vägnät. Fördelning skall sedan ske av de gemensamma inkomsterna så att var och en av avtalsstaterna kan få en skälig andel av inkomsterna.

Denna möjlighet har Tyskland, Danmark, Belgien, Nederländerna och Luxemburg använt sig av och gått samman för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem, det s.k. Eurovinjettsystemet. Avtal om uttagande av avgifter för tunga godstransporters användande av vissa vägar undertecknades den 9 februari 1994. Genom detta avtal bestämde länderna närmare vilka villkor som skulle gälla. Avtalet förpliktar inte länderna att införa vägavgifter, men hindrar dem från att införa andra former av vägavgifter. Samtliga fem länder tar nu ut vägavgift. Länderna har dock valt något olika system för avgiftsuttag och tillämpar även olika regler för uttagande av vägavgift för sina egna

åkare. Sverige har anslutit sig till de fem ländernas överenskommelse genom tilläggsavtal som undertecknades den 18 september 1997.

Utformningen av ett svenskt vägavgiftssystem styrs i väsentliga delar av direktivet och avtalet. Direktivet tillåter att inhemska fordon i viss utsträckning behandlas annorlunda än utländska fordon. Beträffande svenska fordon föreslås därför i propositionen att vägavgift tas ut för perioden ett år och på hela det allmänna vägnätet, dvs. en konstruktion som nära knyter an till uttaget av fordonsskatt. När det gäller utländska fordon krävs däremot särskilda rutiner för avgiftsuttaget. Dessa är dessutom delvis gemensamma för de länder som ingår i Eurovinjettsystemet.

I propositionen föreslås att vägavgift skall tas ut för motorfordon eller ledad motorfordonskombination med avgiftssatserna 6 257 kronor per år för fordon med högst tre axlar och 10 429 kronor per år för fordon med fyra eller fler axlar. Vidare uttalas att vägavgiften bör beräknas med ledning av det antalet axlar som finns angivna i bilregistret. För lastbilar med draganordning som har minst tre axlar och som kan dra släpvagnar med minst en axel skall alltid den högre vägavgiften tas ut. Lastbil med draganordning som har två axlar kan dra släpvagnar med minst två axlar. På grund härav och för att inte komplicera systemet alltför mycket med att införa anmälningsförfarande anses att det högsta beloppet alltid bör tas ut för lastbil med draganordning. För att kompensera fordonsägarna föreslås att fordonsskatten nedsätts till de minimiskattesatser som anges i direktivet, dock högst med ett belopp som motsvarar vägavgiften för ett år. Den i propositionen föreslagna nya lydelsen av bilaga 1 till fordonsskattelagen finns intagen som *bilaga 3* i detta betänkande.

I propositionen anförs följande angående nedsättningen. Det är endast i de fall både fordonsskatt och vägavgift skall betalas för lastbilar som fordonsskatten skall nedsättas. För lastbilar utan vare sig anordning för påhängsvagn eller annan draganordning är antalet axlar avgörande för om den lägre eller den högre vägavgiften skall tas ut. I fordonsskattelagen hänförs lastbilar med tre eller flera hjulaxlar till samma kategori, vilket innebär att skatt skall tas ut med samma belopp oavsett antal axlar. För att nedsättningen av fordonsskatten skall bli korrekt i de fall där lastbilar med tre eller fyra hjulaxlar påförs vägavgift med olika belopp är det därför nödvändigt att skapa en egen kategori för lastbilar med tre hjulaxlar. Vissa lastbilstyper skall alltså delas in i följande tre kategorier: lastbil med två hjulaxlar, med tre hjulaxlar och med fyra eller flera hjulaxlar. Sverige får inte ha lägre fordonsskatt än de minimiskattesatser som anges i direktivet. Vid växlingen mellan vägavgift och fordonsskatt är det därför nödvändigt att de nya fordonsskattesatserna inte understiger miniminivån.

4.4 Överväganden

4.4.1 Internationell konkurrens m.m.

Genom det föreslagna vägavgiftssystemet inleds ett närmare samarbete mellan Sverige och berörda stater rörande styrning av den tunga vägtrafiken. Mot denna bakgrund liksom av internationella konkurrensskäl bör man nu undvika förändringar som innebär att Sveriges fordonsskattesystem fjärrar sig från fordonsskatten i övriga länder inom Eurovinjettsystemet, eller från övriga EU-länder. Fordonsskatten på tunga fordon bör därför för närvarande inte bli föremål för andra ändringar än de som föranleds av den framlagda vägavgiftspropositionen och som innebär sänkningar till EU:s minimiskattesatser.

På längre sikt kan det vara lämpligt att slopa fordonsskatten på släpvagnar och i stället ta ut hela skatten på dragfordonet. Utredningen avser att överväga denna fråga närmare i samband med en författningstekniskt inriktad översyn av beskattningen av tunga fordon men vill redan nu fästa uppmärksamheten på vissa frågor.

Ett slopande av fordonsskatten på släpvagnar skulle innebära väsentliga förenklingar av fordonsskattesystemet samt att beskattningen av lastbilar/släpvagnar anpassas till vad som redan gäller för dragbilar/påhängsvagnar. En sådan förändring skulle inte innebära ökade skillnader i förhållande till fordonsskattesystemen i andra berörda länder. Tvärtom skulle den till stor del harmoniera med de i samband med vägavgiftssystemet föreslagna förändringarna av fordonsskattelagen eftersom dessa innebär att skatten för en lastbil skall vara högre om den är utrustad med draganordning.

Å andra sidan finns problem förknippade med att slopa fordonsskatten på släpvagnar. Det är t.ex svårt att bedöma vad som är den lämpligaste åtgärden beträffande den stora grupp av släpvagnar som utgörs av husvagnar. Eftersom dessa oftast dras av personbilar är det inte lika naturligt att överflytta skatten på dragfordonet. Sammanfattningsvis finns det skäl att ytterligare överväga frågan om slopad fordonsskatt på släpvagnar och avsikten är därför som sagts att återkomma till denna fråga.

4.4.2 Särskilt om lastbilar

Med anledning av Kommunikationskommitténs förslag rörande fordonsskatten på lastbilar anser denna utredning att vissa påpekanden måste göras. Med hänvisning till bl.a. direktivets bestämmelse om högsta tillåtna belopp för vägavgifter hade Komkom bedömt, att Eurovinjettsystemet inte kan användas för att öka internaliseringen av den svenska tunga trafikens externa kostnader. Kommittén konstaterade därefter att det skulle krävas mycket kraftiga fordonsskattehöjningar för att uppnå full internalisering och att detta skulle medföra svåra konkurrensförhållanden för svenska åkare och högre produktionskostnader inom vissa verksamheter. Man måste därför, enligt Komkom, begränsa nivån på fordonsskatten för tunga lastbilar till en nivå som inte avviker alltför mycket från genomsnittet inom EU. Beträffande de tyngsta ekipagen (60 ton), som inte finns i övriga EU-länder, uttalades att man måste ta hänsyn till vad som är rimligt för svenskt näringsliv. På grund av avstegen från internaliseringsprincipen beträffande den tunga vägtrafiken föreslog Komkom att andra trafikslag kompenseras, t.ex. genom att godstrafiken på järnväg befrias från banavgifter.

Komkom bedömde dock att "Lätta lastbilar i distributionstrafik" normalt inte är utsatta för samma konkurrens som de tyngre fordonen, samt att de erforderliga skattehöjningarna inte heller är lika stora. Av dessa skäl ansåg kommittén att fordonsskatterna för "mindre lastbilar" i huvudsak bör motsvara de externa effekter som inte är internaliserade i dieselskatten.

Denna utredning vill anföra följande. Även om kritik har riktats mot Komkom:s beräkningar av kostnaderna för olika externa effekter, se kapitel 5, så finns i och för sig inget att invända mot själva internaliseringsprincipen. Det måste emellertid framhållas att effekterna av internalisering avtar ju fler avsteg från principen som tillåts. En partiell internalisering - i betydelsen att ett visst trafikslag eller en viss fordonsgrupp utsätts för full internalisering medan andra fordon undgår motsvarande avgifter eller skatter - kan tvärtom vara negativ, om den snedvrider konkurrensen eller ger upphov till andra oförutsedda styreffekter. Beträffande lastbilar har Komkom gjort betydande avsteg från internaliseringsprincipen.

Enligt Komkom:s förslag skulle lätta lastbilar "i distributionstrafik" bli föremål för en högre grad av internalisering. För det fall förslaget innebär att fordonsskatten på lastbilar skall vara beroende av fordonens trafikuppgifter måste framhållas att ett sådant system skulle bli

administrativt betungande och medföra mycket stora kontrollproblem (jfr. nästa avsnitt angående fordonsskatt på bussar). Kommitténs förslag får dock uppfattas så att fordonsskatten på lastbilar även fortsättningsvis skall beräknas efter skattevikt men att skattehöjningarna relativt sett skall vara betydligt större för lättare lastbilar än för tyngre lastbilar.

Komkom angav inte vilka styreffekter den föreslagna differentieringen förväntas ge. En tänkbar effekt skulle kunna bli att tyngre lastbilar i större utsträckning än för närvarande används för transportarbete, som skulle ha kunnat utföras med en mindre lastbil. Detta är naturligtvis inte någon önskad effekt och det visar de avsevärda svårigheterna med att utforma styrmedel så att önskade styreffekter uppnås utan att negativa effekter uppstår på andra områden. Det aktuella förslaget får även antas ge upphov till andra negativa effekter vilka inte fullt ut kan förutses.

4.4.3 Särskilt om bussar

Kommunikationskommittén hade föreslagit betydande skattehöjningar för bussar i långväga trafik och anført att konkurrenssituationen för bussar inte är densamma som för lastbilar samt att höjda fordonsskatter för bussar i långväga trafik inte påverkar produktionen eller sysselsättningen. Komkom ansåg att de externa effekterna för långväga busstrafik bör internaliseras fullt ut.

Kommittén ville begränsa skattehöjningarna till bussar ”i långväga trafik” och uttalade följande. ”Däremot anser vi inte att fordonsskatterna bör höjas för bussar i regional och lokal kollektivtrafik så länge biltrafikens kostnader i tätorterna inte är internaliserade. Sådana skattehöjningar skulle drabba kollektivtrafiken och kunna leda till taxehöjningar som får kollektivtrafikresenärer att välja bilen istället. I takt med att bilarnas externa effekter internaliseras i tätorterna kan skatterna höjas även på den lokala och regionala kollektivtrafiken.”

Kommunikationskommitténs förslag rör en viktig fråga, nämligen den låga fordonsskatten på tunga dieseldrivna bussar. Eftersom långväga busstrafik konkurrerar med bl.a. långväga persontrafik på järnväg så är det i och för sig mycket som talar för att de externa effekterna av busstrafiken bör internaliseras fullt ut.

Förslaget om höjd fordonsskatt på bussar i långväga trafik och oförändrad skatt på övriga bussar skulle emellertid vara svårgenomförbart eftersom en mycket stor del av den svenska bussparken används för olika trafikuppgifter, dvs. omväxlande i

lokaltrafik, regionaltrafik respektive fjärtrafik. Varken i yrkestrafikregistret eller andra register finns uppgifter som skulle kunna ligga till grund för ett sådant skatteuttag. Ett system liknande det Komkom föreslagit skulle därmed bli administrativt betungande på ett sätt som saknar proportion till de fördelar man kan uppnå och kontrollproblemen skulle bli mycket stora. Det är därför denna utrednings bestämda uppfattning att om man önskar höja fordonsskatten på tunga bussar så bör höjningen omfatta alla sådana fordon. Om den regionala och lokala kollektivtrafiken skall kompenseras för en sådan skattehöjning är det mer lämpligt att göra detta genom andra åtgärder.

5 Energi- och koldioxidskatt

5.1 Inledning

Denna utredning har till uppgift att göra en översyn av vägtrafikens samlade beskattning. Översynen skall koncentreras till vad som är den lämpligaste avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt, energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Avvägningen mellan å ena sidan energi- och koldioxidskatt och å andra sidan övriga skatter kan anses inrymma en viss prövning av vilka nivåer som skall gälla för de förstnämnda skatterna. Samtidigt har dock denna utredning att ta sin utgångspunkt i Kommunikationskommitténs principöverväganden.

Under alla förhållanden är det mycket svårt att bestämma de lämpligaste nivåerna för energi- och koldioxidskatterna. Förutom Komkom:s förslag måste Skatteväxlingsutredningens och Alternativbränsleutredningens förslag beaktas liksom det utredningsarbete rörande energiskatterna som bedrivs internt inom Regeringskansliet, samt EU:s nya energibeskattningsdirektiv. Frågorna om energi- och koldioxidskatt begränsar sig inte till vägtrafiksektorn utan har stor betydelse för flera samhällssektorer. En svårighet som bör uppmärksammas särskilt är att det behövs en värdering av koldioxidutsläppen eftersom koldioxidskatten avses internalisera de externa kostnaderna för sådana utsläpp. Det finns delade meningar om vad en värdering av koldioxidutsläpp skall grundas på. Komkom:s värdering har utgått från koldioxidskattens tidigare nivå, dvs. den har härletts från ett politiskt ställningstagande.

Energi- och koldioxidskatterna skulle knappast kunna bli tillfredsställande utredda på den tid som denna utredning haft till förfogande. Med hänsyn till det ovan anförda samt det förhållandet att utredningen ännu inte fått tillgång till en ekonomisk analys av de aktuella skatternas styreffekter är det i vart fall för närvarande omöjligt att lägga fram egna förslag rörande energi- och koldioxidskatterna. Utredningen utgår därför från de av Komkom föreslagna nivåerna på

energi- och koldioxidskatterna. Detta innebär inte att utredningen okritiskt instämmer i de värderingar av olika externa effekter som legat till grund för kommitténs förslag. Det är ofta oklart varför Komkom valt en viss värdering, se avsnitt 5.4 som återger viss kritik mot kommitténs förslag. Det innebär alltså inte något ställningstagande från denna utrednings sida när den antar samma nivåer på energi- och koldioxidskatten som enligt Kommunikationskommitténs förslag.

5.2 Nuvarande skattenivåer

Sedan den 1 januari 1995 tas skatt på drivmedel ut enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Denna lag ersatte tidigare lagar om energiskatt, koldioxidskatt, svavelskatt, bensinskatt och dieseloljeskatt. Genom lagen har en anpassning skett till de regler som gäller inom EU för beskattning av mineraloljor. En av de grundläggande rättsakterna utgörs härvid av det s.k. mineraloljedirektivet.

Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bensen, eldningsolja, dieselbrännolja, naturgas m.m. Den allmänna principen är att skatt skall tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motordrift. Energiskatt tas även ut på icke fossila bränslen. För sådana bränslen kan skattebefrielse eller skattenedsättning medges under vissa förutsättningar enligt mineraloljedirektivet.

Energiskatten på bränsle tas ut med ett bestämt belopp per vikt- eller volymenhet. Skatten är inte proportionell mot energiinnehållet. Energiskatten varierar beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller för uppvärmning. Bränslen som används för motordrift beskattas med en förhöjd energiskatt.

Energiskatten på bensen är differentierad i två nivåer, en nivå för s.k. blyfri bensen och en nivå för annan bensen. Dessutom är skatten på blyfri bensen differentierad i två miljöklasser, miljöklass 3 och den miljövänligare miljöklass 2. Miljöklass 1 saknas tills vidare för bensen. Energiskatten på bensen i miljöklass 2 är för närvarande, sedan den 1 juli 1997, 3 kronor 61 öre per liter. Energiskatten på bensen i miljöklass 3 är 3 kronor 68 öre per liter, dvs. 7 öre högre än i miljöklass 2.

Vad gäller dieseloljebeskattningen skall den högbeskattade, ofärgade dieseloljan användas vid fordonsdrift. Denna är indelad i tre olika miljöklasser. Standarddiesel beskattas enligt miljöklass 3 och den miljövänligare dieseln enligt miljöklass 1 och 2. Energiskatten på diesel utgör 1,614 kronor per liter i miljöklass 1 och 1,840 kronor per liter i miljöklass 2 samt 2,138 kronor per liter i miljöklass 3.

En viktig princip för koldioxidskatten på fossila bränslen är att skatten skall avspegla kolinnehållet. Det innebär att skatten per enhet

kol är densamma oberoende av om det gäller motorbränsle eller bränsle som används till uppvärmning. Beträffande motorbränslen så är innehållet av kol större i diesel än i motsvarande kvantitet bensin. På grund härav och då koldioxidskatten skall utgå från kolinnehållet i bränslet blir skatten högre på diesel än på bensin. Gällande koldioxidskattesats för bensin uppgår till 0,86 kronor per liter medan motsvarande skattesats för diesel uppgår till 1,058 kronor per liter.

5.3 Skattenivåer enligt Kommunikationskommitténs förslag

Kommunikationskommittén har föreslagit att koldioxidskatten höjs så att priset på bensin stiger reallt med 10 öre per liter och år mellan 1998 och 2020 och att priset på diesel stiger på motsvarande sätt. Vad gäller diesel föreslogs dessutom höjning av energiskatten med 20 - 50 öre per liter. Kommittén utgick i sina räkneexempel oftast från det sistnämnda beloppet, dvs. 50 öre. Komkom föreslog ingen ändring av energiskatten på bensin.

Den föreslagna målsättningen att koldioxidskatten skall höjas så att bränslepriset stiger "reallt" på visst sätt innebär att man inte i förväg kan bedöma hur stora de nominella skattehöjningarna blir. Om man emellertid bortser från penningvärdesförändringar och förändringar av drivmedelspriserna före skatt så skulle en årlig höjning av bränslepriset med 10 öre per liter förutsätta en höjning av koldioxidskatten med 8 öre per liter. Efter påslag för mervärdesskatt med 25 procent så skulle den avsedda prishöjningen ha uppnåtts.

Det ovan anförda skulle innebära att koldioxidskattesatsen för bensin höjs till 0,94 kronor per liter medan motsvarande skattesats för diesel höjs till 1,138 kronor per liter. Vad gäller energiskatt på diesel skulle det, vid en skattehöjning med 50 öre per liter, innebära att skattesatserna för miljöklass 1, 2 och 3 blir 2,114 kronor per liter, 2,340 kronor per liter respektive 2,638 kronor per liter.

5.4 Synpunkter på underlaget för Kommunikationskommitténs förslag

Remissinstansernas kritik mot Kommunikationskommitténs förslag var i vissa fall så allvarlig att denna utredning inte anser sig kunna underlåta att lyfta fram en del ståndpunkter. Remissinstanserna anförde bland annat att kommitténs värdering av avgasemissioner hade utgått

från föråldrade kalkylvärden samt att externa kostnader, som beräknats för landsvägskörning, hade fördelats utifrån bränsleförbrukningen vid blandad körning. Vidare varnades för att Komkom inte i tillräcklig utsträckning hade angett osäkerheten i sina beräkningar. Vad gäller beräkningarna av den tunga trafikens externa kostnader för vägslitage framfördes att äldre uppgifter hade räknats upp till 1996 års nivå med hjälp av konsumentprisindex (KPI) trots att prisutvecklingen för vägunderhåll varit avsevärt lägre än nämnda index. Vidare gjordes gällande att kommittén hade antagit en mycket för hög lastutnyttjandegrad samt att de större vägarnas bättre förmåga att stå emot vägnedbrytning inte beaktats tillräckligt.

Denna utredning vill för egen del anföra att Kommunikationskommitténs argument rörande energiskatten på bensin är anmärkningsvärda. Komkom hade funnit att beräkningen av externa kostnader för bensindrivna fordon utanför tätort i och för sig motiverade en lägre bränslebeskattning. Som skäl för att ändå inte ändra energiskatten på bensin uttalade kommittén, att det behövs en successiv höjning av bensinpriset för att målet om minskade koldioxidutsläpp skall nås, men att koldioxidskatten inte kan höjas så mycket som krävs eftersom det skulle leda till kraftigt höjt dieselpreis med starkt negativa effekter för näringslivet. Vidare hänvisade kommittén till att det finns en stor osäkerhet i beräkningarna av de externa kostnaderna samt att det "hittills inte funnits någon formell eller reell koppling mellan energiskatt och externa kostnader" och att energiskatten också har en fiskal funktion. Dessa skäl är anmärkningsvärda vid en jämförelse med t.ex. Komkom:s argument för höjd energiskatt på diesel eller höjd fordonsskatt på tunga fordon. Man frågar sig bland annat om den återopade osäkerheten i beräkningarna endast är relevant för energiskatten på bensin, och i så fall varför.

5.5 Statsfinansiellt utfall av Kommunikationskommitténs förslag

Kommunikationskommittén utgick från att det inte blir något statsfinansiellt överskott av de föreslagna skattehöjningarna. Kommitténs antagande kan ifrågasättas. Denna utredning har schablonmässigt beräknat vilken intäktsökning som skulle uppstå genom de skattehöjningar som Komkom föreslog för det första året, dvs. en höjning av koldioxidskatten med 8 öre per liter bränsle och en höjning av energiskatten på diesel med 50 öre per liter. Beräkningen är begränsad till vägtrafiksektorn och beaktar således inte de ökade

6 Höjning av skrotningspremien på gamla personbilar

Utredningens förslag: Skrotningspremien på äldre personbilar bör höjas kraftigt för en begränsad tid. Den tillfälliga höjningen syftar till att påskynda utskrotningen så att gamla bilar med de sämsta miljö- och säkerhetsegenskaperna försvinner ur trafik så snabbt som möjligt. Den högre nivån på skrotningspremien bör endast gälla under nio månader.

6.1 Inledning

En viktig uppgift för denna utredning är att överväga möjligheten att med ekonomiska styrmedel öka utskrotningen av gamla bilar. En förhöjd skrotningspremie kan härvid vara ett effektivt styrmedel och utredningen föreslår därför en kraftig, tillfällig höjning av skrotningspremien för äldre personbilar. Förslaget skall ses mot bakgrund av den förhållandevis stora andelen äldre personbilar samt att denna starkt begränsar nyttan av de senaste decenniernas tekniska utveckling på personbilssidan, som haft en tydlig inriktning mot förbättrade miljö- och säkerhetsegenskaper. Syftet med att påskynda utskrotningen av gamla bilar är att de bilar som har de allra sämsta miljö- och säkerhetsegenskaperna skall försvinna ur trafik så snabbt som möjligt.

6.2 Bakgrund till nuvarande skrotningspremie

6.2.1 Bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen infördes 1975

Bilskrotningslagen trädde i kraft den 1 juli 1975 och innebar bland annat införandet av en av de första miljörelaterade pålagorna i Sverige - bilskrotningsavgiften (SFS 1975:343, prop. 1975:32). Avsikten med lagen var att stimulera till skrotning av gamla bilar genom auktoriserade bilskrotare och härigenom undvika att fordonen lämnades i naturen. Premiesystemet omfattade de bilar för vilka skatteplikt gällde enligt dåvarande lagen (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon. Dessa bilar utgjordes av alla personbilar samt lastbilar med en tjänstevikt som inte översteg 1 800 kg om de var utrustade med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri.

Det införda systemet med bilskrotningsavgift och bilskrotningspremie påminner starkt om ett pantsystem. Bilskrotningsavgiften tas ut i samband med försäljningen av nya bilar och förs till en särskild bilskrotningsfond. Vid skrotning av bilar skall en skrotningspremie utgå till bilägaren och premien finansieras ur nämnda fond. Storleken av skrotningspremien och skrotningsavgiften anges i 19 och 23 §§ bilskrotningsförordningen (1975:348). Premien var från början 300 kronor medan avgiften uppgick till 250 kronor.

6.2.2 Ändringar i bilskrotningslagen och bilskrotningsförordningen

Den 1 april 1978 ersattes lagen om omsättningsskatt på motorfordon av lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon (LFM). I sak innebar den nya lagen bl.a. att skattepliktsgränsen för lastbilar med skåpkarosseri ändrades från tjänstevikten 1 800 kg till totalvikten 3 000 kg. Samtidigt utvidgades det skattepliktiga området till att omfatta bussar med en totalvikt av högst 3 000 kg. Vidare infördes en nedre viktgräns för personbilar vid tjänstevikten 400 kg. Till följd härav ändrades 4 och 9 §§ bilskrotningslagen så att skrotningspremie-systemet

omfattade de fordon som blivit skattepliktiga enligt försäljningsskattelagen (SFS 1978:71, prop. 1977/78:78).

Skrotningspremien höjdes till 500 kronor från och med den 1 april 1988 och skrotningsavgiften höjdes till 300 kronor från och med den 1 juli samma år (SFS 1988:76).

Från och med den 1 januari 1990 höjdes skattepliktsgränsen för lastbilar med skåpkarosseri och för bussar från 3 000 kg till 3 500 kg. Motsvarande ändring gjordes i 4 § bilskrotningslagen så att ifrågakarande lastbilar och bussar blev avgiftspliktiga om deras totalvikt inte översteg 3 500 kg (SFS 1989:1032, prop. 1989/90:50).

I enlighet med 1991 års miljöpolitiska beslut infördes från och med den 1 januari 1992 en differentierad bilskrotningspremie i syfte att få till stånd en ökad utskrotning av äldre bilar i bruk. Differentieringen innebar att skrotningspremien höjdes till 1 500 kronor för bilar som godkänts vid kontrollbesiktning under de senaste 14 månaderna (SFS 1991:1294). Samtidigt höjdes skrotningsavgiften till 850 kr (SFS 1991:535). Höjningarna hade tillkommit på initiativ av riksdagen och Jordbruksutskottet hade härvid bl.a. anfört följande. "Genom bilskrotningslagen skapades i första hand ett system till skydd mot nedskräpning av naturen. Enligt utskottets mening kan detta system även användas som styrmedel för att komma till rätta med biltrafikens utsläppsproblem." (bet. 1990/91:JoU 30 s. 191).

Införandet av miljöklassningssystemet medförde att nya regler för försäljningsskatt på motorfordon trädde i kraft den 1 juli 1992. Samtidigt ändrades 9 § bilskrotningslagen så att skyldigheten att erlägga skrotningsavgift begränsades till de fordon som sedan tidigare var försäljningsskattepliktiga (SFS 1991:656, prop. 1990/91:156). Skyldighet att erlägga skrotningsavgift skulle alltså inte föreligga för de fordon i miljöklasserna 2 och 3 för vilka försäljningsskatt infördes i samband med miljöklasssystemet (tung bussar och lastbilar samt lätta lastbilar utan skåpkarosseri).

För att komma till rätta med att bilskrotningsfonden minskade beslutades om höjning av skrotningsavgiften till 1 300 kronor från och med den 1 november 1993 (SFS 1993:1087). Samtidigt beslutades om skärpning av kraven i 19 § bilskrotningsförordningen så att från och med den 1 januari 1994 kan den högre skrotningspremien endast utbetalas vid skrotning av bil som har godkänts vid kontrollbesiktning under de senaste nio månaderna. Detta har medfört en motsatt utveckling för bilskrotningsfonden som sedan dess har vuxit snabbt. Vid årsskiftet 1996/97 innehöll fonden ca 346 miljoner kronor.

6.2.3 Förslag om att slopa den högre skrotningspremien

I prop. 1995/96:174, Producentansvar för uttjänta bilar m.m. bedömde regeringen att den högre skrotningspremien kan avskaffas. I avvaktan på bl.a. förevarande utredning kvarstår dock att premien utgör 1 500 kr för bilar som godkänts vid kontrollbesiktning inom nio månader före skrotning. Förslagen i nämnda proposition hade till största delen grundats på en rapport av kretsloppsdelegationen och innebär bl.a. skyldighet för producenter att ta emot alla uttjänta bilar av egen tillverkning eller egen import utan att ta betalt av den siste bilägaren. Skyldigheten föreslogs gälla för bilar som förs ut på marknaden och registreras från och med den 1 januari 1998 eller vid den senare tidpunkt då en förordning om producentansvar träder i kraft.

Regeringen anförde att det även vid ett producentansvar är nödvändigt att behålla rätten till en skrotningspremie för bilägaren samt att det finns behov av vissa ändringar i bilskrotningssystemet. Till en början påpekades att det sker en omfattande skrotning av bilar utan skrotningsintyg, s.k. administrativ skrotning, och att man därför kommer att överväga en skärpning av reglerna om sådan skrotning. Det uttalades även att skärpta regler kommer att övervägas avseende auktorisation av bilskrotare. Beträffande reglerna om skrotningsintyg samt avställning och flyttning av fordon var däremot regeringens uppfattning att nuvarande ordning i förening med de i propositionen föreslagna förändringarna skulle vara tillräckliga för att säkerställa miljöhänsynen.

Under rubriken Bilskrotningsfonden hänvisades i nämnda proposition till att såväl kretsloppsdelegationen som bilindustrin ifrågasatt den högre premiens avsedda funktion som incitament för utskrotning av äldre bilar i trafik. Regeringen bedömde därför att den högre premien för bilar som skrotas senast nio månader efter kontrollbesiktning kan avskaffas.

Vidare uttalades i propositionen att bilskrotningspremier och avgifter avses bli ändrade samtidigt som en förordning om producentansvar träder i kraft. Vad gäller skrotningsavgiften, för närvarande 1 300 kr, nämndes dock inget nytt belopp. Regeringen uttalade att den senare kommer att vidta eventuellt nödvändiga avgifts- och premieändringar om detta föranleds av bilskrotningsfondens utveckling. Två syften för sådana åtgärder angavs; dels att säkra utskrotningen av bilar som förts in på marknaden före år 1998, dels att säkerställa utskrotningen av bilar för vilka det inte finns någon ansvarig producent eller vid andra likartade situationer.

Vid riksdagsbehandlingen hänvisade Jordbruksutskottet till att förevarande utredning har att överväga möjligheten att med ekonomiska styrmedel öka utskrotningen av gamla bilar och godkände, i avvaktan på dessa överväganden, vad regeringen föreslagit om att den högre skrotningspremien kan avskaffas (Bet. 1995/96: JoU 21).

6.2.4 Den senaste ändringen i bilskrotningslagen

Från och med den 1 augusti 1996 slopades försäljningsskatten på personbilar i miljöklass 1 och 2 (SFS 1996:833). Detta föranledde en ändring i 9 § bilskrotningslagen vars tidigare lydelse inneburit att skrotningsavgift togs ut i de fall försäljningsskatt skulle betalas. Hänvisningen till försäljningsskattelagen togs därför bort, såvitt gäller personbilar (SFS 1996:835, prop. 1995/96:222). Numera sägs i 9 § bilskrotningslagen att skrotningsavgift skall betalas för personbil, för buss med en totalvikt av högst 3 500 kg samt för lastbil med skåpkarosseri och en totalvikt av högst 3 500 kg. För sådana bussar och lastbilar gäller att skrotningsavgift endast skall betalas i de fall försäljningsskatt skall betalas enligt LFM samt i de fall försäljningsskatt inte tas ut på grund av bestämmelserna i 4 § LFM (om fordonet är trettio år eller äldre).

6.3 Internationell utblick

6.3.1 Inledning

Flera länder har använt tillfälliga skrotningspremier - eller tillfälliga höjningar av annars gällande skrotningspremier - för att öka utskrotningen av gamla bilar. Danmark och Norge har haft var sitt system med förhöjda skrotningspremier så sent som under 1995 respektive 1996. De båda nordiska länderna är särskilt intressanta eftersom de till skillnad från t.ex. Frankrike inte använde skrotningspremien i syfte att öka nybilsförsäljningen. Syftet med den danska och den norska skrotningspremien var uteslutande att förbättra miljön och trafiksäkerheten och ett sådant syfte överensstämmer med denna utrednings förslag om tillfällig höjning av skrotningspremien.

6.3.2 Danmark

I Danmark, som inte har något permanent system med skrotningspremie, gällde ett tillfälligt utskrotningsprogram från ingången av 1994 till och med första halvåret 1995. Programmet omfattade personbilar och s.k. varubilar med en totalvikt under 2 000 kg. I båda fallen skulle bilen vara minst tio år eller mer exakt, den skulle ha registrerats första gången före den 1 januari 1984.

Det fanns inte något krav på köp av ny bil för att erhålla premien. Programmet innebar successivt sjunkande premienivåer och olika nivåer gällde för personbilar och varubilar. För en personbil som skrotades under programmets första sex månader (första halvåret 1994) utbetalades en premie på 6 500 kronor (DKK). Under de därefter följande sex månaderna var skrotningspremien för en personbil 4 500 kronor och för en personbil som skrotades under programmets sista sex månader utbetalades en premie på 2 500 kronor. Motsvarande belopp för varubilar var under de tre perioderna 3 500, 2 400 respektive 1 400 kronor.

Enligt det danska transportrådets rapport nr 95-04, Skrotningspremien - Effekter för miljö och bilpark, så utfördes 101 000 registrerade skrotningar av personbilar med den högsta premien under det första halvåret 1994. Dessa 101 000 skrotningar var fördelade över 96 000 hushåll. Ett antal hushåll erhöll med andra ord den högsta skrotningspremien för mer än en bil.

Det danska transportrådet har uppskattat att ca 8 000 nyare personbilar (mindre än tio år gamla) skrotas varje år till följd av trafikskador. Vad gäller personbilar som är äldre än tio år hade i medeltal före skrotningspremieprogrammet skrotats ca 73 000 bilar per år, dvs. 36 500 bilar per halvår. Skrotningspremien medförde således en förhöjd utskrotning med ca 64 000 bilar under det första halvåret av programmet. Däremot föll skrotningsantalet till 23 000 personbilar under programmets andra halvår. När transportrådets rapport skrevs fanns inte färdig statistik på skrotningsantal för programmets sista halvår. Numera har dock visat sig att 13 414 personbilar skrotades med den lägsta premien (2 500 kronor).

Trots ökande nybilsförsäljning hade den danska personbilsparken vid utgången av första halvåret 1994 reducerats med något mindre än 25 000 bilar. Den höga nybilsförsäljningen fortsatte under det andra halvåret och vid årsskiftet 1994/95 hade bilparken återfått nästan samma storlek som den haft ett år tidigare. Vid ingången av 1994 hade genomsnittsåldern för de danska personbilarna varit 9,6 år. Den 1 juli

1994 hade genomsnittsåldern reducerats med 0,9 år. Detta berodde inte enbart på skrotningspremien utan även till stor del på den ökade nybilsförsäljningen. Transportrådet beräknade att skrotningspremien isolerad hade gett en åldersreduktion av personbilsparken med ca 0,3 år. De skrotade bilarnas genomsnittsålder hade varit 16,7 år.

Bland övriga förändringar av bilparken kan nämnas att skrotningspremien medförde en ökning av fordonens genomsnittsvikt. Småbilar var överrepresenterade bland de utskrotade bilarna och de som anskaffade en ersättningsbil valde ofta en tyngre bil än den de hade skrotat. Den 1 januari 1994 utgjordes drygt 30 procent av den danska personbilsparken av bilar som vägde under 800 kg. Av dessa lättaste bilar skrotades ca 49 000 stycken vilket motsvarar nästan hälften av alla skrotningar under det första halvåret 1994. Drygt 40 procent av skrotningarna under den perioden avsåg bilar med en vikt mellan 800 och 1 000 kg så sammantaget var det knappt 10 procent av de skrotade bilarna som vägde mer än 1 000 kg. Ungefär 16 400 bilägare valde en ersättningsbil som var tyngre än den de hade skrotat medan 9 800 bilägare ersatte den skrotade bilen med en lättare bil.

Endast ca 1 050 varubilar skrotades under det första halvåret 1994. Utskrotning av varubilar har inte ingått i transportrådets analys av skrotningspremieprogrammets energi- och miljöeffekter.

Bland de hushåll som skrotade en personbil med premie under det första halvåret 1994 hade 45 procent inte återanskaffat någon bil före den första oktober 1994. I en intervjuundersökning uppgav 19 procent att de i stället körde annan bil som de hade tillgång till och 4 procent att de fick åka med någon annan bilägare medan 22 procent hade ersatt sina bilresor med cykel eller kollektivtrafik. Ca 25 000 hushåll hade skrotat familjens enda bil utan att före den 1 oktober 1994 ha anskaffat någon ersättningsbil. Av den grupp som inte köpt ersättningsbil uppgav dock en tredjedel att de hade planer på att göra det. Med andra ord kan en del av de 22 procent som den 1 oktober 1994 uppträdde som cyklister eller kollektivtrafikanter antas återgå till att vara bilister på längre sikt.

Benägenheten att återanskaffa bil visade sig ha samband med bl.a. sociala faktorer. Exempelvis hade endast en tredjedel av de personer som var över 70 år ersatt den skrotade bilen med en annan bil. Tillgången till kollektivtrafik bör också ha spelat en roll. Ca en tredjedel av de som skrotade sina bilar i Köpenhamns eller Fredriksbergs kommuner övergick till kollektiva transportmedel medan motsvarande siffra för hela Danmark begränsades till 12 procent.

Drygt 55 procent av de hushåll som skrotade en personbil under det första halvåret 1994 hade ersatt den med en annan bil före den 1 oktober samma år. Av dessa 55 procent hade de flesta, ca 45 procent,

köpt begagnade bilar av varierande ålder. Resterande 10 procent hade köpt fabriksnya bilar. I Danmark krävs katalytisk avgasrening för personbilar som registrerats första gången efter den 1 oktober 1990. En mycket liten del av bilarna som registrerats före dess är utrustade med katalysator. Endast ca 2 procent av de som hade skrotat sin gamla bil köpte en begagnad bil som registrerats efter nämnda datum. Sammanlagt anskaffades ca 12 000 nya eller nyare begagnade ersättningsbilar med katalysator, medan 41 000 hushåll valde att ersätta den skrotade bilen med en bil utan katalysator. Knappt 24 procent köpte en ersättningsbil som var mellan 4 och 10 år gammal och nästan 19 procent köpte en bil som var äldre än 10 år.

De skrotade bilarna hade i genomsnitt körts 1 226 mil per år. Det fanns en klar tendens att de bilägare, som hade kört mest före skrotningen, var mest benägna att anskaffa en ersättningsbil. Vid intervjuundersökningen uppgav huvuddelen av de som köpt en nyare bil, att deras bilkörning inte hade ökat i omfattning.

Den danska skrotningspremien kan sägas ha gett upphov till två slags miljövinster. För det första påskyndades utskrotningen, med förnyring av bilparken och mindre utsläppsmängder som följd. För det andra valde en del av de som skrotade sina bilar att inte ersätta dem med andra bilar utan övergick till transportlösningar som innebär mindre miljöpåverkan. Förutom övergång till cykel och kollektivtrafik bör en viss ytterligare minskning av bilkörningen ha uppnåtts genom bland annat samåkning. Om ett hushåll med två bilar skrotar den ena bilen utan att ersätta den är det också mycket möjligt att den sammanlagda bilkörningen inom det hushållet minskar.

I transportrådets utvärdering gjordes en beräkning av hur de negativa miljöeffekterna påverkades av nyssnämnda beteende- och teknikeffekter. Transportrådets beräkning gav resultatet att den totala energikonsumtionen för bilåkande minskade med ungefär en procent. Utsläppen av skadliga ämnen såsom kolmonoxid, kolväten och kväveoxider minskade med mellan 0,6 och 1,0 procent av de samlade utsläppen från den danska personbilstrafiken. Enligt transportrådet var det vanskligt att bedöma i vilken mån de äldre bilarnas skrotning tidigarelagts. Vid beräkningarna av miljöeffekterna hade transportrådet antagit att skrotningarna blivit tidigarelagda i genomsnitt ett år. Det hade antagits att minst hälften av skrotningarna tidigarelagts mindre än ett år och att resterande skrotningar tidigarelagts ett till två år. Antagandena baserades på att antalet skrotningar redan under andra halvåret 1994 och första halvåret 1995 hade minskat till en betydligt lägre nivå än normalt.

Den danska statens samlade utgift för skrotningspremien uppgick till ca 800 miljoner kronor vilket till övervägande del avsåg skrotade

personbilar (endast ca 5 miljoner kronor avsåg varubilar). Utgiften finansierades bl.a. genom tidigareläggning av en planerad bensinskattehöjning vilken förväntades innebära ett tillskott på 615 miljoner kronor. Dessutom räknade man med ränteinkomster på 40 miljoner kronor genom att staten fick in en del försäljningsskatteintäkter snabbare på grund av att nybilsförsäljningen i viss mån skedde tidigare.

6.3.3 Norge

Den ordinarie skrotningspremien i Norge är 1 000 kronor (NOK) vilket tas ut på nybilspriset med 900 kronor samt tillägg för försäljningsskatt. Under år 1996 tillämpade Norge en tillfällig höjning av skrotningspremien för lätta fordon; personbilar, varubilar, mindre bussar, snöskotrar med flera. Syftet var att stimulera utskrotningen av äldre fordon för att på så sätt uppnå miljö- och säkerhetsvinster. Norge har sedan tidigare haft en förhållandevis gammal fordonspark jämfört med andra europeiska länder. Vid utgången av 1995 var knappt 62 procent av personbilarna i Norge 10 år eller äldre. Motsvarande andel var för Sverige 47 procent och för Tyskland 28 procent.

Höjningen av den norska skrotningspremien uppgick till 5 000 kronor, dvs. totalt 6 000 kronor kunde betalas ut, om följande villkor var uppfyllda. Bilen skulle vara registrerad före 1986, inget ägarbyte fick ha skett efter december 1995, bilen skulle ha varit registrerad i Norge den 1 januari 1996, alla avgifter skulle ha varit betalda samt bilen skulle ha skrotats av en godkänd bilskotare under tiden den 1 januari - 31 december 1996. Det fanns inte något krav på nybilsköp för att erhålla premien.

I Norge har ännu inte skett någon officiell utvärdering av skrotningspremiesystemet men Transportekonomiska institutet i Oslo har på uppdrag av norska Kommunikationsdepartementet samlat in en del uppgifter, och lagt dessa till grund för en preliminär rapport (TÖI notat 1064/1997, Virkningar av midlertidig ökning i vrakpanten, Forprosjekt). Rapporten publicerades i april 1997 och avses ligga till grund för en senare fullständig utvärdering.

Antalet skrotade bilar i Norge hade under tioårsperioden före skrotningspremiesystemet varit relativt konstant. Effekten av 1996 års premiehöjning blev markant med en särskilt stor ökning av antalet skrotade personbilar. Under 1996 skrotades totalt drygt 229 000 fordon varav ca 170 000 utgjordes av personbilar. Av alla fordon som skrotades under 1996 var det sammanlagt ca 177 000 som uppfyllde kraven för att få den högre premien. Det totala antalet skrotade fordon

under perioden skall jämföras med drygt 66 000 fordon som hade skrotats under 1995. Den norska statens samlade kostnader för skrotningspremier under 1996 beräknades till 1 114 miljoner kronor.

Nybilförsäljningen i Norge under 1996 var den högsta på många år. Sammanlagt nyregistrerades ca 147 000 personbilar varav ca 21 800 bilar hade importerats begagnade. Motsvarande nyregistreringar under 1995 hade uppgått till ca 97 900 förstagångsregistreringar varav ca 7 400 bilar hade importerats begagnade. Antalet nyregistreringar ökade endast måttligt beträffande andra lätta fordon än personbilar. Ökningen av nyregistreringarna berodde delvis på den förhöjda skrotningspremien men det finns flera orsaker som kan ha samverkat, t.ex. konjunkturuppgången samt att Norge slopade tullen på nya importerade bilar från och med den 1 januari 1996.

Antalet registrerade personbilar minskade med ca 23 000 från utgången av 1995 till utgången av 1996 (170 000 skrotade ./ 147 000 nyregistrerade). Det stora antalet utskrotningar samt den ökade nybilförsäljningen medförde att den genomsnittliga åldern för en personbil minskade från 10,4 år till 9,9 år. Personbilar som skrotades under 1996 var i genomsnitt ca 18 år gamla medan personbilar som hade skrotats under de tre föregående åren varit i genomsnitt ca 17 år gamla. Detta är intressant eftersom det tyder på att andelen äldre bilar var större bland personbilarna som skrotades under 1996 än bland personbilar som skrotats andra år.

Trots den mycket kraftiga effekten på antalet skrotade personbilar så har den norska bilparken fortfarande en förhållandevis hög genomsnittsalder. En del av skillnaden jämfört med andra europeiska länders bilparker kan dock förklaras med att Norge, liksom Sverige, hade en mycket kraftig nybilförsäljning i början och mitten av 1980-talet. Av den anledningen finns för närvarande ett stort antal bilar i åldern 10 - 15 år.

Under 1996 ökade trafikarbetet med lätta fordon i Norge med 3,0 procent. Motsvarande ökning enbart för personbilarna var 3,8 procent. Det finns ett samband mellan bilars ålder och årliga körsträcka så att nyare bilar i genomsnitt körs längre än äldre bilar. Från 1995 till 1996 ökade den genomsnittliga årliga körsträckan från 1 370 mil till 1 420 mil.

6.3.4 Frankrike

I Frankrike utgick skrotningsbidrag dels under perioden den 17 februari 1994 - 30 juni 1995, dels under perioden den 1 oktober 1995 - 30 juni 1996. Bidrag utgick till bilägare som skrotade en äldre personbil eller

skåpbil och samtidigt köpte en ny personbil eller skåpbil. I det första skrotningsprogrammet krävdes att den skrotade bilen var minst tio år och i det senare programmet krävdes att den skrotade bilen var äldre än åtta år. Sedan det första programmet avslutats vid halvårsskiftet 1995 sjönk nybilsförsäljningen i Frankrike dramatiskt. Under september månad 1995 var den 15,1 procent lägre än under samma period året dessförinnan. Det andra skrotningsprogrammet som infördes från den 1 oktober 1995 var en direkt följd av den starka nedgången av nybilsförsäljningen som uppkommit då det första programmet avslutades.

I det första programmet var skrotningspremien 5 000 FRF. Det andra skrotningsprogrammet innebar att premiens storlek var 5 000 FRF om det nyanskaffade fordonet var "en liten modell", enligt en viss förordning medan premien i andra fall uppgick till 7 000 FRF. Intressant att notera är att många bilförsäljare i Frankrike valde att fördubbla den statliga skrotningspremien genom egen prisnedsättning vid köp av ny bil. De statliga utbetalningarna för det första skrotningsprogrammet var 4,4 miljarder FRF.

6.3.5 Italien

Italien tillämpar sedan januari 1997 en tillfällig skrotningspremie för bilar som är tio år eller äldre. Liksom i de franska utskrotningsprogrammen har Italien ett krav på samtidigt köp av ny bil. Premiens storlek uppgår till 1,5 miljoner ITL alternativt 2 miljoner ITL beroende på bilens cylindervolym, dvs. ca. 7 500 respektive 10 000 SEK. Nybilsförsäljningen väntas under 1997 öka med 100 000 fordon på grund av skrotningspremien. De statsfinansiella utgifterna för premieprogrammet beräknas till 180 miljarder ITL, dvs. knappt en miljard SEK.

6.3.6 USA

I USA har olika skrotningspremieprogram med förhållandevis begränsad omfattning tillämpats. Det viktigaste av dessa hade tillkommit på initiativ av Unocal (Union of Oil Company of California) med stöd från en biltillverkare och en miljöförvaltningsmyndighet. Motivet för premieprogrammet var att visa hur miljömål kan uppnås på andra sätt än genom skärpning av utsläppskraven för nyproducerade bilar. Programmet gällde under en kort tid, juni - september 1990, och endast för bilar i Los Angeles. Premien uppgick till 700 USD som utbetalades

vid skrotning av en minst 19 år gammal bil (årsmodell 1970 eller tidigare). Det fanns inget krav på köp av ersättningsbil. Sammanlagt ledde skrotningspremien till utskrotning av 8 376 bilar.

Beträffande Unocals skrotningspremie har OTA (Office of Technology Assessment) gjort en cost/benefit-analys där resultaten från Kalifornien förstorsats upp till nationell skala. Det skall noteras att analysen i fråga inte beaktade effekter på bränslekonsumtionen. Enligt OTA:s rapport till kongressen i juli 1992 hade analysen visat, att i områden där luftkvaliténormerna inte redan uppfyllts kan skrotningspremier vara en förhållandevis kostnadseffektiv åtgärd; lika billig och kanske billigare än de styrmedel som används idag eller som kan komma att användas (det framgår inte vilka styrmedel som OTA jämfört skrotningspremien med). Enligt OTA skulle den bästa kostnadseffektiviteten uppnås om ett system med skrotningspremie riktas mot bilar som är äldre än 1971 års modell eller äldre än 1975 års modell. Detta har samband med att de federala kraven för bilars avgasutsläpp skärptes, först mellan 1968 och 1970 och sedan ytterligare år 1975. Avgaskraven skärptes ännu mer år 1980. En skrotningspremie som riktas mot äldre bilar än 1980 års modell uppvisar dock så låg kostnadseffektivitet, enligt OTA, att den knappast är lönsam ur ett rent samhällsekonomiskt perspektiv.

Det har förekommit fler men mindre omfattande skrotningsprogram i USA. Ett av dessa var Sun Oil Companys erbjudande i Philadelphia att betala 700 USD vid skrotning av bilar som var 14 år eller äldre. Syftet var att markera företagets miljöengagemang. Programmet begränsade sig till att 166 bilar blev skrotade. Slutligen skall nämnas en annorlunda och mindre kostnadskrävande miljöåtgärd som samma företag vidtog under vintern 1993/94. Härvid hade Sun Oil Company identifierat 3 400 bilar med stora avgasutsläpp. Bolaget tog därefter kontakt med ägarna till dessa bilar och erbjöd sig att bekosta avgasrenande åtgärder på bilen samt att betala 100 USD till varje bilägare som utnyttjade erbjudandet. Endast 20 procent av de tillfrågade bilägarna accepterade erbjudandet.

6.3.7 Övriga länder

Grekland, Spanien och Ungern är ytterligare exempel på länder som har tillämpat skrotningspremier för att påskynda utskrotningen av gamla bilar.

Skrotningspremien i Grekland gällde endast för bilar i Aten. Skrotningsprogrammet inleddes den 1 januari 1991 och tillämpades under mer än två år. Nybilsköp var en förutsättning och skrotningen av

den gamla bilen premierades på så sätt att registreringsavgiften på den nya bilen kunde reduceras med 50 procent. Detta innebar i vissa fall betydande belopp även om reduktionen begränsats till högst 2 miljoner GRD per bil, dvs. i dagskurs ca. 60 000 SEK. Dessutom fick nybilsköparen ytterligare fördelar, bl.a. befrielse från fordonsskatt under de fem första åren.

Spanien har haft ett skrotningsprogram som inleddes den 12 april 1994. Det skulle ha avslutats den 12 oktober samma år men förlängdes med delvis förändrade villkor till halvårsskiftet 1995. Under den första perioden omfattade premiesystemet bilar som var minst tio år gamla. Efter förlängningen gällde det bilar som var äldre än sju år. Skrotningspremie utbetalades endast om den skrotade bilen ersattes med en ny bil. Premien uppgick under den första perioden till 100 000 ESP och under den senare till 80 000 ESP, dvs. drygt 5 000 respektive drygt 4 000 SEK.

I Ungern ingick skrotningspremier i ett program för renare luft som inleddes i september 1993. Den första delen av programmet bestod av en kontant utbetald premie vid skrotning av tvåtaktsbilar. Vid skrotning av en Trabant eller en Wartburg erhöles 20 000 HUF respektive 33 000 HUF, vilket i september 1994 motsvarade ca 200 USD respektive ca 350 USD.

Den 17 september 1994 upphörde möjligheten till kontant utbetalning av skrotningspremien. Övriga delar av programmet fortsatte att gälla ytterligare ett år. Den andra delen av programmet var också en skrotningspremie men med utbetalning i form av månadskort på kollektivtrafiken i Budapest. Om detta utbetalningssätt valdes så ökade premiens värde betydligt och uppgick för en Trabant till 52 800 HUF och för en Wartburg till 79 800 HUF i månadskort. Det senare beloppet motsvarade drygt 66 månadskort till fullpris och mer än det dubbla antalet för pensionärer och andra grupper med reducerad kollektivtrafiktaxa. I september 1994 hade 1 500 personer i Budapest valt att få skrotningspremien utbetald i form av månadskort. Den tredje delen av programmet innebar att katalysatorer tillhandahölls till låga priser i hela landet.

Singapore har speciella trafikproblem på grund av landets stora befolkningstäthet. Sedan 1975 gäller därför att nybilsköpare som samtidigt skrotar en minst tio år gammal bil får en kraftig nedsättning av annars gällande registreringsavgift för den nya bilen. Syftet med skrotningsreglerna är att begränsa bilparkens storlek. Det är ett krav för att få nedsättningen att den skrotade bilen hade minst lika stor cylindervolym som den nya. Detta har lett till underskott på begagnade bilar med stora motorer och sådana bilar har därför blivit mycket dyra. Själva syftet med de aktuella reglerna har dock inte uppnåtts utan

bilparken har uppvisat en jämn ökning i takt med landets ekonomiska tillväxt. Orsaken är att skrotningssystemet endast lönar sig för den som skall köpa en ny, dyr bil. Resterande nybilsköpare väljer att köpa sina fordon med ordinarie avgifter och den gruppen tillför således nya bilar utan att deras gamla bilar skrotas.

6.4 Överväganden

6.4.1 Den svenska bilparken

Personbilsparken i Sverige har en förhållandevis stor andel äldre bilar. Mellan åren 1990 och 1996 ökade bilparkens genomsnittsålder från åtta till ungefär tio år och andelen bilar som var äldre än tio år uppgick vid ingången av 1996 till 47 procent. Detta kan delvis förklaras av att personbilarnas ekonomiska livslängd successivt har ökat. De fordon som tillverkas idag har en förväntad genomsnittlig livslängd på ca 17 år. Det förklarar dock inte skillnaden jämfört med andra europeiska länder, i t.ex. Tyskland var endast 28 procent av bilarna äldre än tio år. Oavsett vad orsaken är till den stora andelen äldre personbilar i Sverige så innebär denna andel avsevärda nackdelar för både miljön och trafiksäkerheten. De senaste decenniernas tekniska utveckling på personbilssidan har haft en tydlig inriktning mot förbättrade miljö- och säkerhetsegenskaper men en ansenlig del av personbilsparken är så gammal att den saknar sådana förbättringar som t.ex., katalytisk avgasrening och sidokrockskydd.

Skillnaden mellan gamla och nya bilar är markant när det gäller personbilarnas miljöpåverkan. Avgasutsläppen kan reduceras mycket effektivt med katalytisk avgasrening men sådan avgasrening förekommer endast i begränsad utsträckning före 1988 års modell och nästan inte alls på bilar som är äldre än 1987 års modell. Katalytisk avgasrening har en avgörande inverkan på bilars avgasutsläpp. Med varm motor och vid måttlig konstant hastighet är emissionsnivåerna för många moderna bilar endast en bråkdel av vad som gäller för äldre bilar, framför allt avseende kolväten (HC), kolmonoxid (CO) och kväveoxider (NOx). Utslaget över blandad körning ger personbilar med katalysator bara en tiondel av tidigare avgasnivåer.

Från och med 1989 års modeller gäller skärpta avgaskrav vilka i praktiken gör katalytisk avgasrening obligatorisk på nya bilar. Redan två år tidigare hade sådan avgasrening börjat bli vanligt förekommande, delvis som en följd av att den gav rätt till nedsättning av

försäljningsskatten för bilar av 1987 - 1988 års modeller. Från och med 1988 års modell utrustades de flesta personbilar med katalysator. För närvarande består personbilsparken till ungefär hälften av katalysatorrenade bilar. Dessa bilar står visserligen för en större andel av personbilarnas trafikarbete men inte desto mindre utförs närmare 40 procent av detta fortfarande av bilar som saknar effektiv avgasrening. Denna minoritet av personbilarna står för nära 90 procent av utsläppen av kväveoxider från personbilstrafiken. Eftersom körning med en bil utan katalytisk avgasrening ger mångdubbelt större miljöpåverkan än om en katalysatorförsedd bil körs samma sträcka kan stora miljöförbättringar uppnås genom att äldre bilar tas ur trafik.

Vidare hade de svenska avgaskraven varit föremål för skärpningar redan på 1970-talet så även inom gruppen bilar som saknar katalysator gäller, att äldre bilar har större avgasutsläpp. Starka miljöskäl talar alltså för att påskynda en förnyelse av bilparken. De successivt förbättrade säkerhetsegenskaperna hos nyare bilar utgör ett lika viktigt skäl. Det finns olika möjligheter att styra mot en sådan förnyelse. I följande avsnitt jämförs en höjning av skrotningspremien med andra styrmedel som kan ha effekten att påskynda förnyelse av bilparken.

6.4.2 Behovet av en förhöjd skrotningspremie

Energi- och koldioxidskatterna utgör knappast något starkt styrmedel när det gäller utskrotning av bilar och förnyelse av bilparken. Försäljningsskattens storlek kan däremot påverka nybilsköpen och då denna skatt år 1996 slopades på personbilar i miljöklass 1 och 2 angavs syftet vara att stimulera till en förnyelse av bilparken. Trafiksäkerhets- och miljöskäl anfördes liksom motivet att höja aktiviteten i bilindustrin. Under senare tid har nybilsförsäljningen ökat men det är för närvarande svårt att bedöma i vilken mån det är en effekt av den slopade försäljningsskatten. Ökningen har med säkerhet haft flera orsaker, bland annat det förbättrade konjunkturläget och förändringen av förmånsbilsreglerna från och med den 1 januari 1997. Ökat antal nya bilar leder emellertid inte direkt till att utskrotningen av gamla bilar ökar, se även avsnitt 6.4.3. Det krävs ytterligare åtgärder för att inom kort tid ge en betydelsefull ökning av utskrotningen.

Ett sätt att styra mot en bilpark med bättre miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper är att differentiera fordonsskatten med avseende på sådana egenskaper, t.ex. genom att den årliga fordonsskatten sänks för nyare fordon med de bästa miljö- och säkerhetsegenskaperna medan den höjs för äldre fordon med sämre egenskaper. Som anförts tidigare i kapitel 3 är dock en sådan

utformning av fordonsskatten fördelningspolitiskt betänklig och denna utredning har därför inte lagt fram förslag om någon liknande differentiering.

Ett annat sätt att påskynda utskrotningen av gamla bilar är en väl tilltagen skrotningspremie. En kraftfull höjning av skrotningspremien kan därför användas som ett effektivt styrmedel för att påskynda utskrotningen av gamla bilar med de sämsta miljö- och säkerhetsegenskaperna. Flera europeiska länder har under senare år använt tillfälliga skrotningspremier - eller tillfälliga höjningar av annars gällande skrotningspremier - för att öka utskrotningen av gamla bilar. I vissa fall har syftet även varit att öka nybilsförsäljningen. Grunden för denna utrednings förslag om en tillfällig höjning av den svenska skrotningspremien är dock uteslutande miljö- och trafiksäkerhetsskäl.

6.4.3 Nybilsförsäljningen och utskrotningen

Nybilsförsäljningen har ökat under senare tid. Försäljningen av personbilar i Sverige var som störst år 1988 då den uppgick till 344 000 bilar. Följande år hade den minskat till 307 000 bilar och sedan fortsatte minskningen med snabbare takt så att 124 000 personbilar nyregistrerades år 1993. Därefter vände försäljningskurvan uppåt och under det senaste året har nybilsförsäljningen ökat mycket starkt. Bilindustriföreningens försäljningsprognos för år 1997 är när detta skrivs minst 220 000 bilar.

Den ökade nybilsförsäljningen anförs ibland som argument för att tills vidare avstå från att stimulera utskrotningen med särskilda åtgärder. Det sker oftast under hänvisning till statistik som visar att ökning av nybilsförsäljningen brukar medföra ökad utskrotning och sänkt genomsnittsålder för bilparken. Även om lägre genomsnittsålder följer redan av att andelen nya bilar ökar så är det ett faktum att antalet skrotningar av gamla bilar också ökar (så att genomsnittsåldern minskar ännu mer). Enligt denna utrednings uppfattning utgör detta inte skäl mot att stimulera utskrotningen av de äldsta bilarna. Tidigare ökning av nybilsförsäljningen har inte bara lett till förnyring av bilparken utan också till en större personbilspark. Med andra ord skrotas äldre bilar inte ut i samma utsträckning och samma takt som nya bilar tillförs bilparken. Nybilsförsäljningen får endast delvis som följd att de ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt sämsta fordonen försvinner ur trafik. Det måste framhållas att syftet med en höjning av skrotningspremien på äldre bilar skall vara att i största möjliga utsträckning och så snabbt som möjligt få bort de sämsta fordonen. Om nybilsförsäljningen samtidigt skulle påverkas - vilket får anses osäkert

med tanke på att den redan har ökat så mycket - så utgör detta en bieffekt. Om det av miljöskäl anses motiverat att motverka en tillväxt av den totala personbilsparken kan det till och med vara så, att den ökade nybilsförsäljningen i sig utgör anledning att ganska snart införa en höjning av skrotningspremien för att accelerera utskrotningen av gamla bilar.

Vidare tycks det finnas ett långsiktigt samband mellan nybilsförsäljning och utskrotning på så sätt att hög nybilsförsäljning en viss tid brukar medföra ett stort antal skrotade bilar 10 - 15 år senare när bilarna i fråga har tjänat ut. Det talar i så fall för att den stora nybilsregistreringen under mitten och senare delen av 1980-talet kommer att medföra att utskrotningen ökar under de närmaste åren. Ibland anförs även detta som argument för att inte för närvarande påskynda utskrotningen av gamla bilar. Enligt utredningens uppfattning innebär det dock inte något skäl för att avstå från att stimulera utskrotning av de äldsta bilarna. Den absolut största delen av bilarna som är äldre än 1988 års modell saknar katalytisk avgasrening. Med hänsyn till personbilarnas förbättrade ekonomiska livslängd är det sannolikt - i vart fall om inte åtgärder vidtas - att ett stort antal bilar från 1980-talet och tidigare kommer att finnas kvar i trafik under många år framåt. I den mån utskrotningen av äldre bilar ändå kommer att öka på grund av att en stor del av dessa uppnår viss ålder så bör det samverka med effekterna av en tillfällig höjning av skrotningspremien. Återigen bör framhållas att syftet med förslaget om höjning av skrotningspremien är att i största möjliga utsträckning och så snabbt som möjligt få bort gamla bilar med de sämsta miljö- och säkerhetsegenskaperna. Även om skrotningsfrekvensen skulle öka som följd av att större årsmodellgrupper börjar åldras så reducerar det således inte behovet av en tillfällig höjning av skrotningspremien.

6.4.4 Utformningen av en förhöjd skrotningspremie

Målsättningen för en förhöjd skrotningspremie är att få bort de sämsta bilarna - med avseende på både miljöegenskaper och trafiksäkerhet. När det gäller miljöegenskaper finns en markant skillnad mellan personbilar som har respektive saknar katalytisk avgasrening. På grund av denna skillnad bör ett premieprogram för utskrotning riktas mot personbilar som saknar sådan avgasrening. Detta innebär inte att andra brister hos äldre personbilar skulle vara ointressanta att komma till rätta med utan bara att avsaknaden av katalytisk avgasrening är det främsta miljöskälet när det gäller val av målgrupp för en skrotningspremie.

Det framstår som onödigt att uppställa krav på att en bil som skrotas skall sakna katalysator för att grunda rätt till premie. Man kan utgå från att ingen bilägare väljer att skrota sin bil om den är värd mer än ungefär motsvarande den förhöjda skrotningspremien. I så låga prisklasser som det därmed kan bli fråga om finns ytterst få bilar - om ens någon - som har katalysator. Dessutom är det ju som sagts ett lika viktigt syfte att få bort bilar med de sämsta säkerhetsegenskaperna. För övrigt är det av andra orsaker lämpligt att begränsa tillämpningsområdet för den förhöjda skrotningspremien till personbilar av 1986 års modell eller äldre och därmed finns det mycket få katalysatorrenade bilar som kan komma ifråga. Skälet för att nyare årsmodeller inte bör kunna skrotas med den högre premien är att undvika utbetalning av skrotningspremie i fall bilen i fråga t.ex. har krockskadats och ändå skulle ha skrotats. Vid skrotning av bilar som är nyare än tio år beror det oftast på så allvarliga trafikskador att skrotningen skulle ha ägt rum oavsett skrotningspremie.

Det är inte självklart att gränsen skall dras just mellan 1986 och 1987 års modeller men genom att välja den avgränsningen blir det om möjligt ännu mindre risk för att skrotningspremie utbetalas för bilar med katalysator. För övrigt har detta val mindre betydelse eftersom de flesta bilar av såväl 1986 som 1987 års modeller har för högt värde för att de skrotningspremier som kan komma i fråga skulle motivera bilägaren att skrota sin bil. Den tillfälliga skrotningspremiens storlek avgör på ett naturligt sätt vilka bilar som kommer att skrotas med sådan förhöjd premie. En mycket billig begagnad bil är i de flesta fall avsevärt mindre miljövänlig och/eller mindre säker än andra bilar.

För att en höjning av skrotningspremien skall öka utskrotningen av gamla bilar på ett effektivt sätt måste den vara tillfällig, dvs. tidsbegränsad. Anledningen är att när den förhöjda premien upphör att gälla så kommer det att medföra en återgång av marknadspriserna på äldre begagnade bilar till lägre nivåer. Detta utgör ett väsentligt incitament för att skrota äldre bilar under den tid som den förhöjda skrotningspremien gäller. En skrotningspremie utan tidsbegränsning skulle inte stimulera till omedelbar utskrotning utan mer bli betraktad som en "pant", en ökning av bilens värde som finns kvar även om den skrotas vid ett senare tillfälle. Detta skulle inte vara någon nackdel om syftet bara hade varit att undvika nedskräpning i naturen - men det är inte effektivt när det gäller att påskynda utskrotningen av bilar med de sämsta miljö- och trafiksäkerhetsegenskaperna.

Premieperiodens längd är en avvägningsfråga där effektivitetsskäl talar för att bestämma en så kort tid som möjligt utan att för den skull orsaka praktiska problem för bilägare, bilskrotare eller myndigheter. Härvid bör erfarenheterna från Danmark och Norge utnyttjas. Den

norska tolv månadersperioden framstår som onödigt lång. I Danmark utfördes större delen av alla skrotningar med skrotningspremie under det första halvåret 1994 och redan under skrotningsprogrammets andra sex månadersperiod hade skrotningsfrekvensen gått ned under den normala. Det tyder på att sex månader i det närmaste var en tillräckligt lång period. Om en svensk förhöjd skrotningspremie tidsbegränsas till nio månader får det anses innebära en lämplig avvägning. Det är svårt att se någon fördel med den danska modellen att skrotningspremiens storlek trappas av successivt. Det bör därför vara samma premiebelopp under hela perioden.

Vad gäller premiens storlek avstår utredningen från att ange höjningen beloppsmässigt. Det bör dock framhållas att det krävs en kraftfull höjning av skrotningspremien för att ge önskade miljö- och säkerhetseffekter på personbilsparken. Det är inte realistiskt att uppnå utskrotning av alla personbilar med bristande säkerhets- eller miljöegenskaper men höjningen bör syfta till utskrotning av de allra sämsta bilarna med avseende på miljö och trafiksäkerhet. Nivån på premien bör bestämmas med dessa utgångspunkter och med hänsyn till vad som är statsfinansiellt möjligt. För att beräkna kostnaderna för en tillfällig höjning av skrotningspremien på gamla bilar har utredningen utgått från tre tänkbara premienivåer, 3 000, 5 000 och 8 000 kronor, se vidare avsnitt 6.4.5.

I propositionen om producentansvar för uttjänata bilar föreslogs att den nuvarande högre skrotningspremien 1 500 kronor skall slopas i samband med införandet av producentansvar, se avsnitt 6.2.3. Denna utredning har inget att invända mot att nämnda premie slopas och anser att det bör ske senast i samband med att den nu föreslagna, tillfälliga skrotningspremien upphör. Det främsta skälet är att detta skulle förstärka effekten av den tillfälliga höjningen. Statistiska undersökningar tyder på att en förväntad sänkning av en gällande skrotningspremie påskyndar utskrotningen på liknande sätt som en tillfällig höjning av premien. En tillfällig höjning och en därpå följande sänkning till lägre nivå än den ursprungliga skulle samverka så att effekten på antalet skrotningar blir avsevärt större än om premien tillfälligt höjs och därefter återgår till 1 500 kronor. Utredningen föreslår därför att gällande högre premie skall slopas eller med andra ord sänkas till 500 kronor senast i samband med att den nu föreslagna tillfälliga skrotningspremien upphör.

Den förhöjda skrotningspremien bör endast gälla bilar som är i trafik. Obesiktigade och avställda bilar belastar inte miljön så länge de förblir avställda och de utgör inte heller något hot mot trafiksäkerheten. I praktiken är flera av de avställda fordonen borta från trafiken för alltid. En förhöjd skrotningspremie skulle, om den gällde även för

avställda bilar, sannolikt medföra att en väsentlig del av de ca 500 000 avställda bilarna av 1986 års modell och äldre skulle lämnas till skrotning. Statens utgifter för skrotning av dessa bilar skulle bli betydande och samtidigt skulle miljö- och trafiksäkerhetsvinsterna vara tveksamma. Skrotning av dessa bilar bör därför inte berättiga till förhöjd skrotningspremie.

Det finns skäl som talar för att uppställa samma krav om godkänd kontrollbesiktning under de senaste nio månaderna som för närvarande gäller för att erhålla 1 500-kronorspremien (19 § bilskrotningsförordningen). Med hänsyn till att den nu föreslagna höjningen utgör en engångsåtgärd och för att undvika oskäligen konsekvenser för enskilda bilägare bör dock kravet ställas något lägre. Utredningen föreslår därför att tidpunkten skall bestämmas till fjorton månader före skrotning, dvs. för utbetalning av den tillfälliga skrotningspremien skall krävas att bilen i fråga har godkänts vid kontrollbesiktning inom 14 månader före den tidpunkt då förutsättningar för utbetalning av premien inträffat.

Den förhöjda skrotningspremien bör inte vara förenad med något krav på nybilsköp. Huvudsyftet med en höjning av den svenska skrotningspremien är att få bort de sämsta bilarna från trafiken - bilar med dåliga egenskaper avseende både miljö och trafiksäkerhet. Därmed skulle ett krav om nybilsköp inte vara ändamålsenligt. Om skrotningspremien skulle inverka på nybilsförsäljningen så utgör det en bieffekt. Vidare kan det upplevas orättvist att den som vill skrota sin bil förvägras förhöjd premie på grund av att han inte kan eller vill köpa en ny bil. Slutligen talar naturligtvis miljö- och trafiksäkerhetsskäl för att man inte skall försvåra för den som vill övergå från bilkörning till ett säkrare eller mer miljövänligt transportmedel.

Det har ibland hävdats att miljöeffekten blir begränsad om en bilägare ersätter sin skrotade bil med en annan bil som saknar katalysator. En sådan uppfattning får dock anses bygga på ett felaktigt synsätt. Enligt utredningens mening måste effekten bedömas i ett vidare sammanhang. Utskrotningen av en gammal bil leder nämligen indirekt till flera ägarbyten (såvida inte personen som skrotade sin bil övergår till annat transportmedel). Härvid saknar det betydelse ur miljösynpunkt om det är den som skrotade sin bil som byter till katalysatorbil eller om det är någon i ett senare led som gör det. Slutresultatet blir ändå att den sämsta bilen har försvunnit ur trafiken.

6.4.5 Effekter av en tillfällig höjning av skrotningspremien

Den tillfälliga skrotningspremiens belopp styr hur många extra bilar som skrotas. Handelshögskolan i Stockholm har för utredningens räkning undersökt skrotningspremiens effekt på antalet skrotningar vid premienivåerna 3 000, 5 000 respektive 8 000 kronor. I prognosen har hänsyn tagits till de förutsättningar som denna utredning föreslår, dvs. att bilen skall ha godkänts vid kontrollbesiktning inom 14 månader före skrotning och att den förhöjda premien varar under 9 månader samt att skrotningspremien därefter inte överstiger 500 kronor. Det måste framhållas att prognosen, och därmed beräkningens, tillförlitlighet begränsas av att svenska data saknas för så höga skrotningspremier som här redovisas.

Under år 1996 skrotades ca 122 000 bilar, varav ca 84 000 med den lägre premien och resten, ca 38 000, med premien 1 500 kronor. För 1997 tyder prognosen på att antalet skrotade bilar kommer att uppgå till sammanlagt ca 137 000 (förutsatt oförändrade premier).

En premiehöjning till 3 000 kronor skulle enligt ovannämnda undersökning medföra ytterligare ca 20 000 skrotade bilar till en extra kostnad i form av premieutbetalningar om knappt 200 miljoner kronor. En ännu högre skrotningspremie på 5 000 kronor skulle medföra ca 60 000 extra skrotade bilar. De extra premieutbetalningarna beräknas i det alternativet till ca 800 miljoner kronor. Om skrotningspremien bestäms till 8 000 kronor skulle antalet skrotningar mer än fördubblas jämfört med föregående år. Undersökningen visar att den nämnda premienivån skulle ge upphov till närmare 125 000 extra skrotade bilar och extrakostnaden för premieutbetalningar skulle därvid uppgå till ca 2,1 miljarder kronor.

När det gäller finansiering av en förhöjd skrotningspremie framstår bilskrotningsfonden som en naturlig finansieringskälla. Fondens tillgångar var per den 1 september 1997 ca 500 miljoner kronor och kan vid årsskiftet 1997/98 beräknas uppgå till ungefär 600 miljoner kronor. Här bör tilläggas att bilskrotningsfondens utveckling beror av såväl utbetalda skrotningspremier som influtna skrotningsavgifter och därmed indirekt av nybilsförsäljningens omfattning. Fonden skulle naturligtvis också påverkas av t.ex. en sänkt skrotningsavgift.

Ett annat finansieringssätt utgörs av de höjningar av energi- och koldioxidskatterna som föreslagits av Kommunikationskommittén, jfr. kapitel 5. Inom ramen för dessa skattehöjningar skulle de av utredningen angivna nivåerna på skrotningspremien kunna finansieras.

Vidare skulle denna utrednings förslag om höjning av fordonsskatten på äldre dieseldrivna personbilar innebära ökade årliga skatteintäkter i storleksordningen 150 miljoner kronor (jfr. avsnitt 3.5.5).

Det har ibland hävdats att en förhöjd skrotningspremie är ett jämförelsevis dyrt sätt att åstadkomma minskade luftföroreningar. Då har gjorts gällande att motsvarande minskning av avgasutsläppen kan uppnås till en lägre kostnad med andra styrmedel. Påståendet är åtminstone inte generellt riktigt. Den angivna studien rörande skrotningspremien i Kalifornien (se avsnitt 6.3.6) tyder på att användandet av en skrotningspremie för att minska luftföroreningarna mycket väl kan vara kostnadseffektivt. Även om det skulle vara så att skrotningspremien innebär ett förhållandevis kostsamt sätt att minska luftföroreningarna så kvarstår att en sådan premie är det mest effektiva sätt som står till buds för att få bort de sämsta bilarna. För övrigt bör framhållas att en tillfällig höjning av skrotningspremien förutom att förbättra miljön har det lika viktiga syftet att få bort de mest trafikfarliga bilarna.

6.4.6 Övriga frågor rörande höjning av skrotningspremien

När det gäller fördelningspolitiska effekter av en förhöjd skrotningspremie är det i första hand ekonomiskt svaga hushåll som gynnas av systemet eftersom de genomsnittligt har sämre bilar. Det gäller visserligen inte hushåll som inte har råd att byta till en bättre bil - dvs. inte ens med hjälp av skrotningspremien - och inte heller klarar sig utan egen bil, eftersom de inte kan dra nytta av premiehöjningen. Den höjda premien skulle å andra sidan inte innebära någon försämring för dessa hushåll jämfört med rådande läge. Genomsnittligt bör skrotningspremien alltså innebära en förbättring för ekonomiskt svagare hushåll. Samtidigt skall den fördelningspolitiska effekten av systemet inte överdrivas. "Skrotbilar" finns även hos ekonomiskt starka hushåll, t.ex. som andrabilar. Sammanfattningsvis kan den föreslagna höjningen av skrotningspremien inte tillmätas några stora fördelningspolitiska effekter men de effekter som uppstår bör i första hand bli till fördel för ekonomiskt svaga hushåll.

Under de senaste åren har bilskrotningen i Sverige omfattat drygt 100 000 personbilar per år och under 1996 skrotades 122 000 personbilar. Redan vid relativt måttliga höjningar av skrotningspremien kan man förvänta sig en ansevärd ökning av antalet skrotningar och större höjningar av premien ger ännu större effekter på skrotningarna. Man skall inte bortse från att detta kan innebära vissa praktiska

problem för landets bilskrotare, inte minst genom att fler bilar måste stå uppställda längre tid än brukligt i avvaktan på demontering. Utredningen är dock övertygad om att dessa problem kan lösas i samverkan med berörda myndigheter. Eventuella miljöproblem i samband med tillfällig uppställning av skrotbilar blir i normalfallet inte större än om samma bilar hade varit parkerade någon annanstans. För övrigt består den stora vinsten för miljön i att sådana gamla bilar med de sämsta miljöegenskaperna försvinner från trafiken så fort som möjligt.

En tillfälligt förhöjd skrotningspremie skulle kunna medföra att vissa personer förvärvar skrotbilar enbart i syfte att komma åt premien. För att förhindra sådan handel bör Sverige i likhet med Danmark och Norge endast betala ut skrotningspremien till bilägare som varit registrerade som ägare en viss minsta tid. Utredningen föreslår därför att en person som skrotar sin bil skall ha rätt till den förhöjda premien enbart om han varit registrerad ägare till den skrotade bilen före den 1 oktober 1997.

Kommittédirektiv

Översyn av vägtrafikens samlade beskattning

Dir. 1996:37

Beslut vid regeringssammanträde den 25 april 1996

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av vägtrafikens samlade beskattning omfattande såväl lätta som tunga fordon. Översynen skall koncentreras till vad som är den lämpligaste avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt, energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Reglerna om beskattning av bilförmån ingår inte i uppdraget.

Bakgrund och gällande regler

I propositionen En politik för arbete, trygghet och utveckling (prop. 1995/96:25) uttalade regeringen att en översyn av vägtrafikens samlade beskattning omfattande såväl lätta som tunga fordon borde ske. En särskild utredare bör nu tillkallas för att företa denna översyn.

Beskattning av vägtrafiken sker i olika former. Beskattningen kan delas in i skatt på anskaffning, skatt på innehav och skatt på användning av fordonet.

Skatt på anskaffning av fordonet

Skatt på anskaffning av fordon infördes redan under andra världskriget som en tillfällig beskattning av statsfinansiella skäl. Skatten blev senare permanent. Syftet härmed var att dämpa investeringar i fordon och infrastruktur och en särskild skatt på personbilar, motorcyklar och vissa lastbilar infördes genom lagen (1956:649) om omsättningsskatt på motorfordon. Omsättningsskatten ändrades sedan till försäljningsskatt.

Skatten var från början en värdeskatt men ändrades senare till en beskattning som beräknades efter fordonets tjänstevikt. Syftet var dock fortfarande att skatten skulle stå i viss proportion till fordonets värde.

Lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, den i dag gällande, trädde i kraft den 1 april 1978.

Sedan den 1 januari 1995 tas försäljningsskatt ut när fordonet första gången förs in i svenskt bilregister, eller om fordonet är avställt, vid avställningens upphörande.

Försäljningsskatt beräknas efter fordonets tjänstevikt, för tyngre fordon totalvikt, och påverkas av vilken miljöklass fordonet hänförs till. Med miljöklasser i försäljningsskattelagen avses de miljöklasser som anges i bilavgaslagen (1986:1386).

Försäljningsskatt tas ut för alla personbilar, för bussar 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, för lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3, samt för motorecyklar.

Försäljningsskatt tas ut för personbilar med 6 kr 40 öre per kilogram tjänstevikt. För personbilar i miljöklass 1 eller 2 görs inga tillägg eller avdrag, för fordon i miljöklass 3 ökas skatten med 2 000 kr. Samma regler gäller för lastbil med skåpkarosseri och buss om totalvikten är högst 3 500 kilogram. För lastbilar utan skåpkarosseri uppgår skatten i miljöklass 1 och 2 till 4 000 kr och i miljöklass 3 till 6 000 kr. För dieseldrivna lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 500 kilogram tas ingen försäljningsskatt ut i miljöklass 1. Om totalvikten är högst 7 000 kilogram tas skatt ut i miljöklass 2 med 6 000 kr och i miljöklass 3 med 20 000 kr. Vid högre vikt är skatten 20 000 kr respektive 65 000 kr. För motorecyklar tas försäljningsskatten ut med mellan 1 340 kr och 4 480 kr.

I propositionen Skärpta avgaskrav för tunga fordon m.m. (prop. 1995/96:175) som nyligen överlämnats till riksdagen föreslås att försäljningsskatten för tunga fordon ändras så att ingen försäljningsskatt tas ut för fordon i miljöklass 2 och att skatten sänks till 6 000 kr i miljöklass 3.

Skatten tas inte ut för fordon som vid skattskyldighetens inträde är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. Under tre år med början den 1 januari 1995 tas inte heller skatten ut för fordon som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet.

Fordonen är, som ovan nämnts, indelade i tre olika miljöklasser enligt bilavgaslagen (1986:1386). Miljöklass 1 omfattar de fordon som ur hållbarhets- och avgasutsläppssynpunkt uppfyller de högsta kraven. Tillverkaren kan själv, om fordonet uppfyller kravet för avgasgodkännande, välja vilken miljöklass fordonet skall hänföras till.

Försäljningsskatten har differentierats för att påskynda introduktionen av fordon som uppfyller mer långtgående miljökrav.

Försäljningsskatten utformades så att skatten för personbilar i miljöklass 3 höjdes med 2 000 kr, för miljöklass 2 var den oförändrad och för miljöklass 1 sänktes den med 4 000 kr.

Medlemskapet i EU innebar att de regler om ekonomiska styrmedel som gäller enligt EG-direktiven om bilavgaser skall genomföras i Sverige. Den skattedifferens som fanns för lätta fordon i miljöklass 1 togs därför bort fr.o.m. den 1 januari 1995 eftersom EG vid den tidpunkten ännu inte tagit något beslut om avgaskrav som motsvarande miljöklass 1. Ekonomiska styrmedel får endast tillämpas på de fordon som uppfyller den standard för avgasrening som beslutats inom EU. Detta fick till följd att försäljningsskatten ändrades för lätta fordon så skatten blev densamma för fordon som hänfördes till miljöklass 1 och miljöklass 2. Inom EU kommer avgaskraven på bilar att skärpas stegvis under de kommande åren. Tidtabellen skiljer mellan de olika fordonskategorierna. I samband med kravskärpningarna kan det ibland vara nödvändigt att ändra de ekonomiska incitamenten för att gynna försäljningen av renare fordon.

Våren 1995 beslutade riksdagen om en nivåhöjning om 20 procent av försäljningsskatten på vissa motorfordon. Denna nivåhöjning återtogs och ersattes med en höjning av fordonsskatten. Skälet härför var att en lägre nivå på försäljningsskatten stimulerar förnyelse av bilparken vilket har positiva effekter på miljön.

Skatt på innehav av fordonet

Bilinnehav beskattas genom fordonsskatt. Fordonsskatt är en fast skatt som tas ut med ett visst belopp för en viss tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används.

Skatt på innehav av fordon infördes 1923. Fordonsägarna skulle betala de kostnader som fordonen genom vägsplitage förorsakade.

Enligt fordonsskattelagen (1988:327) tas fordonsskatt ut för motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda. Fordonsskattens storlek varierar bl.a. med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Tjänstevikten är skattevikt för personbil, motorcykel, traktor och motorredskap. Totalvikten är skattevikt för buss, lastbil, tung terrängvagn och släpvagn. Skatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. I vissa

glesbygdskommuner tas skatten för personbil endast ut till den del skatten överstiger 384 kr. Till följd av medlemskapet i EU slopades skatterabatten för fordon som hänfördes till miljöklass 1 i försäljningsskattelagen. Som kompensation härför slopades i stället den årliga fordonsskatten under de fem första åren.

Fordonsskatten betalas för skatteår, eller i vissa fall skatteperiod. Ett skatteår består av tre skatteperioder som vardera omfattar fyra månader. Fordonsskatten skall i regel betalas under månaden före ingången av ett skatteår. Slutsiffran i fordonets registreringsnummer avgör när ett skatteår eller en skatteperiod börjar

Skatt på användning av fordonet

Bensin har beskattats sedan 1929. Den allmänna energiskatten infördes 1957 och skatteplikten omfattade bl.a. motorbrännolja och bensin. Sedan den 1 januari 1995 tas skatt på drivmedel ut enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Denna lag ersatte tidigare lagar om energiskatt, koldioxidskatt, svavelskatt, bensinskatt och dieseloljeskatt. Genom lagen har en anpassning skett till de regler som gäller inom EU för beskattning av mineraloljor. De grundläggande rättsakterna för beskattning av mineraloljor är rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (mineraloljedirektivet), rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av skattesatserna för mineraloljor (skattesatsdirektivet) och rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (cirkulationsdirektivet).¹

Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bensin, eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, gasol, metan, naturgas, kolbränslen och petroleumkoks. Den allmänna principen är att skatt skall tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motordrift. Energiskatt och koldioxidskatt tas även ut på icke fossila bränslen. För sådana bränslen kan skattebefrielse eller skattenedsättning medges under vissa förutsättningar enligt mineraloljedirektivet.

Energiskatten på bränsle tas ut med ett bestämt belopp per vikt eller volymenhet. Skatten är inte proportionell mot energiinnehållet. Energiskatten varierar beroende på om bränslet används för drift av motordrivna fordon eller uppvärmning. Bränslen som används för motordrift beskattas med en förhöjd energiskatt.

¹ EGT nr L 316, 31.10.1992 s. 12, Celex 392L0081, EGT nr L 316, 31.10.1992 s. 19, Celex 392L0082 och EGT nr L 076, 23.3. 1992 s. 1, Celex 392L0012.

Energiskatten på bensin är differentierad i två nivåer, en nivå för s.k. blyfri bensin och en nivå för annan bensin. Dessutom är skatten på s.k. blyfri bensin differentierad i två miljöklasser, miljöklass 3 och den miljövänligare miljöklass 2. Skattedifferensen mellan miljöklass 2 och 3 är 6 öre och motsvarar merkostnaden vid produktion av miljöklass 2 bensin.

En grundtanke i mineraloljedirektivet är att skattesatsen för varje bränslekategori skall vara enhetlig. Skattedifferentieringen mellan blyfri bensin och annan bensin står i överensstämmelse med gällande EG-regler. Däremot kräver den differentierade skatten på blyfri bensin ett undantag enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet. Sverige har ansökt om ett sådant undantag och beslut har nyligen fattats av rådet.

Vad gäller dieseloljebesattningen skall den högbeskattade, ofärgade dieseloljan användas vid fordonsdrift. Den är indelad i tre olika miljöklasser. Standarddiesel beskattas enligt miljöklass 3 och den miljövänligare dieseln enligt miljöklass 1 och 2.

Sverige beviljades undantag vid anslutningsförhandlingarna som medger skattedifferentieringen av den högbeskattade, ofärgade dieseloljan.

Koldioxidskatt för fossila bränslen beräknas utifrån kolinnehållet i bränslet. Under 1996 gäller att skattesatserna är beräknade att motsvara ca 37 öre per kg utsläppt koldioxid.

Skoterskatt

I betänkandet Miljöklassning av snöskotrar (SOU 1995:97) föreslogs att försäljningsskatt skulle införas på snöskotrar. Frågan om en skoterskatt bör tas upp i detta sammanhang.

Uppdraget

Som framgått av föregående avsnitt har både fiskala motiv och miljöskäl legat till grund för den nuvarande utformningen av beskattningen av vägtrafiken. Den från fiskal synpunkt viktigaste skatten är energi- och koldioxidbesattningen av fordonsbränsle. Koldioxidbesattningen är också ett viktigt ekonomiskt styrmedel från miljösynpunkt. Även försäljningsskatten har som framgått inslag av miljöpolitiskt styrmedel genom kopplingen till miljöklasserna i bilavgaslagen. Olika sätt att genom ekonomiska styrmedel, däribland skatter, minska vägtrafikens negativa miljöeffekter har diskuterats i

flera utredningar under senare tid, bl.a. Trafik- och klimatkommittén och Miljöklassutredningen.

Även möjligheterna att genom ekonomiska styrmedel påverka fordons utformning m.m. ur trafiksäkerhetssynpunkt har analyserats, bl.a. av Vägverket. Från sistnämnda utgångspunkt kan den nuvarande anknytningen av försäljningsskatt och fordonsskatt till fordonets vikt möjligtvis i vissa fall vara negativ. Försäljningsskatten kan ha en dämpande effekt på nybilsförsäljningen, vilket kan vara negativt ur miljösynpunkt eftersom nya bilar generellt sett torde vara miljövänligare än äldre.

Möjligheterna att genom skatter och andra ekonomiska styrmedel uppnå positiva effekter på vägtrafiken ur såväl miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt har således diskuterats ingående under senare år. Trots det har någon samlad bedömning av vilka styreffekterna är av de skatter som träffar vägtrafiken inte gjorts. Det är därför enligt regeringens mening angeläget att en sådan analys kommer till stånd. I avsaknad av detta underlag finns annars risk för bl.a. att de olika skatterna har effekter som motverkar varandra och därigenom försvårar att de mål som ställts upp kan nås.

Mot bakgrund av det anförda tillkallas en särskild utredare för att analysera vad som är den lämpliga avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt, energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Utredningen skall också överväga möjligheten att med ekonomiska styrmedel öka utskrotningen av gamla bilar.

Både uttaget av försäljningsskatt och fordonsskatt är baserat på fordonsslag, vikt och drivmedel och bestämmelserna är detaljerade. En utgångspunkt bör vara att undersöka om det går att förenkla de regler som i dag styr uttaget av försäljnings- och fordonsskatt. En möjlighet är att låta skatten tas ut med enhetliga skattebelopp för alla fordonskategorier. Vidare bör det, om man fortfarande finner det lämpligt att låta vikten vara avgörande för vilken skatt som skall betalas, bestämmas vilken vikt som skall vara skattevikt. Här kan möjligen en beskattning som grundas på fordonets totalvikt vara lämpligare än en beskattning som grundas på fordonets tjänstevikt. Dessutom borde, i syfte att förenkla skatteuttaget, vissa fordonstyper kunna hanteras likformigt.

För fordon som importeras begagnade uppbärs försäljningsskatten med lika stort belopp som för motsvarande nya fordon. Här bör reglerna ses över så att äldre importerade fordon inte, ur skattesynpunkt, behandlas diskriminerande jämfört med äldre svenska fordon som blivit skattepliktiga först efter ombyggnad.

Systemet för miljöklasser är ett verktyg för att minska miljöpåverkan från trafiken. Miljöklasssystemet såsom det är kopplat till försäljningsskatten bör analyseras och en utvärdering bör ske av vilka effekter systemet för miljöklassning av bilar fått. Härefter bör förslag lämnas om det även fortsättningsvis är lämpligt att ha differentierad försäljningsskatt eller om miljöklassningen bör läggas över på den årliga fordonsbeskattningen. I detta sammanhang skall även undersökas om trafiksäkerhetsaspekter kan beaktas vid skatteuttaget. Utredningen bör vidare föreslå principer för uppdatering av de till miljöklasssystemet anknutna ekonomiska styrmedlen i samband med kravskärpningar enligt EG- direktiven om bilavgaser. Härefter bör utredningen analysera möjligheten att differentiera skatten på fordon med hänsyn till bränsleförbrukningen, varvid även bilarnas transportkapacitet skall beaktas.

Utredningens förslag skall ta sin utgångspunkt i de principöverväganden Kommunikationskommittén (K 1995:01) lämnar i sitt delbetänkande den 15 oktober 1996. Förslagen bör utformas på så sätt att den samlade styreffekten ur trafiksäkerhet- och miljösynpunkt ökar. Utredningen skall också göra en konsekvensbeskrivning av sina förslag utifrån trafikpolitiska aspekter och analysera effekten av skatteförändringar.

Slutligen bör utredningen presentera förslag på en skoterskatt. Skoterskatten skall utformas i enlighet med övriga förslag som utredningen lämnar.

Utredningens förslag skall vara statsfinansiellt neutralt.

Utredningen bör samråda med övriga utredningar som behandlar områden som har nära samband med fordonsbeskattningen. Utredningen bör också noga följa de diskussioner som pågår inom EU vad gäller det område som utredningen har att behandla. Utredningen skall särskilt redovisa hur dess förslag förhåller sig till gällande EG-regler.

För arbetet gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående redovisning av regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50), jämställdhet (dir. 1994:124) samt om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23).

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 1 februari 1997.

(Finansdepartementet)

Bilaga 1 till fordonsskattelagen (1988:327)**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 76-	75	110 137	0 0
2 Annan motorcykel	0-		220	0
B Personbilar				
1 Personbil som inte kan drivas med diesellojja	0- 901-	900	585 734	0 149
2 Personbil som kan drivas med diesellojja				
2.1 som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-	900	1 172 1 468	0 297
2.2 annan personbil	0- 901-	900	2 245 2 814	0 569
C Bussar				
1 Bussar som inte kan drivas med diesellojja	0- 1 601- 3 001-	1 600	390 430 984	0 40 0
2 Bussar som kan drivas med diesellojja	0- 1 601- 3 001-	1 600	720 775 1 545	0 55 0
D Lastbilar				
1 Lastbil som inte kan drivas med diesellojja	0- 1 601- 3 001-	1 600	390 430 984	0 40 0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2	Lastbil som kan drivas med diesellojja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001-	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000	869 929 1 776 3 426 6 066 12 842
				0 60 55 66 169 298
	med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 601- 3 001- 6 001- 11 001- 15 001- 18 001- 23 001-	1 600 3 000 6 000 11 000 15 000 18 000 23 000	869 907 1 446 3 525 7 485 11 533 15 097 25 932
				0 38 69 79 101 119 217 185
	2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001- 17 001-	1 600 3 000 6 000 10 000 14 000 17 000	720 775 1 545 1 677 2 821 6 737 11 984
				0 55 4 29 98 175 229
	med tre eller flera hjulaxlar	0- 1 601- 3 001- 6 001- 11 001- 15 001- 18 001-	1 600 3 000 6 000 11 000 15 000 18 000	682 731 1 424 1 556 2 271 5 351 9 443
				0 49 4 14 77 136 172
E	Traktorer m.m.			
1	Traktor klass I (trafiktraktor)	0- 1 301- 3 001- 7 001-	1 300 3 000 7 000	370 425 1 360 5 160
				0 55 95 168
2	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0-		225
				0
3	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-2	2 001-		1 000
				0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
4	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2 med två hjulaxlar	2 001- 6 000	300	35
		6 001- 14 000	1 700	70
		14 001-	7 300	200
	med tre eller flera hjulaxlar	2 001- 6 000	300	30
		6 001- 14 000	1 500	50
		14 001- 18 000	5 500	130
18 001-		10 700	170	
F	Släpvagnar			
	1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0- 1 000 1 001- 3 000	150 170
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel	3 001-	580	11
		3 001- 13 000	580	9
		13 001-	1 480	0
	med två eller flera hjulaxlar	3 001- 13 000	580	6
		13 001-	1 180	0
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel		
		3 001- 5 000	630	78
		5 001- 8 000	2 190	107
		8 001-	5 400	198
		med två eller flera hjulaxlar		
		3 001- 8 000	610	42
		8 001- 11 000	2 710	76
		11 001- 14 000	4 990	114
		14 001-	8 410	160
		3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel		
		3 001- 8 000	320	36
		8 001-	2 120	64

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
med två hjulaxlar	3 001-	8 000	310	23
	8 001-	11 000	1 460	38
	11 001-	14 000	2 600	58
	14 001-	17 000	4 340	76
	17 001-		6 620	84
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-	11 000	300	14
	11 001-	17 000	1 420	30
	17 001-	25 000	3 220	50
	25 001-		7 220	65
4	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4			
med en hjulaxel	3 001-	8 000	550	45
	8 001-		2 800	120
med två hjulaxlar	3 001-	8 000	550	20
	8 001-	11 000	1 550	50
	11 001-	17 000	3 050	170
	17 001-		13 250	250
med tre eller flera hjulaxlar	3 001-	11 000	550	20
	11 001-	14 000	2 150	40
	14 001-	20 000	3 350	75
	20 001-	25 000	7 850	105
	25 001-	30 000	13 100	120
	30 001-		19 100	45

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

Förslag i proposition 1997/98:12 till ny lydelse av bilaga 1 till fordonsskattelagen

Fordonsslags	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0- 76-	75 110 137	0 0
2	Annan motorcykel	0-	220	0
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0- 901-	900 585 734	0 149
2	Personbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1993 eller äldre	0- 901-	900 1 172 1 468	0 297
	2.2 annan personbil	0- 901-	900 2 245 2 814	0 569
C Bussar				
1	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 3 000 430 984	0 40 0
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 3 000 720 775 1 545	0 55 0
D Lastbilar				
1	Lastbil som inte kan drivas med dieselolja	0- 1 601- 3 001-	1 600 3 000 390 430 984	0 40 0
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja			
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjulaxlar			
	2.1.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon	0- 1 601- 3 001- 6 001- 10 001- 14 001-	1 600 3 000 6 000 1 776 3 426 6 066 12 842	0 60 55 66 169 298
	2.1.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon	7 000- 10 000- 13 000- 14 000- 15 000-	9 999 12 999 650 1 505 2 650 5 392	0 10 115 285 298

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<i>2.2 med anordning för påhängsvagn med tre eller flera hjulaxlar</i>				
<i>2.2.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>				
	0-	1 600	869	0
	1 601-	3 000	907	38
	3 001-	6 000	1 446	69
	6 001-	11 000	3 525	79
	11 001-	15 000	7 485	101
	15 001-	18 000	11 533	119
	18 001-	23 000	15 097	217
	23 001-		25 932	185
<i>2.2.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>				
	7 000-	13 999	500	0
	14 000-	17 999	1 500	100
	18 000-	22 999	4 667	217
	23 000-		15 502	185
<i>2.3 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med två hjulaxlar</i>				
<i>2.3.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>				
	0-	1 600	720	0
	1 601-	3 000	775	55
	3 001-	6 000	1 545	4
	6 001-	10 000	1 677	29
	10 001-	14 000	2 821	98
	14 001-	17 000	6 737	175
	17 001-		11 984	229
<i>2.3.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>				
	7 000-	12 999	300	0
	13 000-	13 999	800	30
	14 000-	14 999	1 100	30
	15 000-	17 699	2 000	36
	17 700-		3 157	229
<i>2.4 med annan draganordning än anordning för påhängsvagn, med tre eller flera hjulaxlar</i>				
<i>2.4.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon</i>				
	0-	1 600	682	0
	1 601-	3 000	731	49
	3 001-	6 000	1 424	4
	6 001-	11 000	1 556	14
	11 001-	15 000	2 271	77
	15 001-	18 000	5 351	136
	18 001-		9 443	172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundredtal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
2.4.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	7 000-	14 999	300	0
	15 000-	16 999	500	0
	17 000-	18 999	1 000	0
	19 000-	19 999	2 000	100
	20 000-	24 499	3 000	159
	24 500-		10 193	172
2.5 utan draganordning med två hjulaxlar				
2.5.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0-	1 600	720	0
	1 601-	3 000	775	55
	3 001-	6 000	1 545	4
	6 001-	10 000	1 677	29
	10 001-	14 000	2 821	98
	14 001-	17 000	6 737	175
	17 001-		11 984	229
2.5.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000-	14 999	500	50
	15 000-	15 999	3 200	100
	16 000-	16 999	3 979	175
	17 000-		5 726	229
2.6 utan draganordning med tre hjulaxlar				
2.6.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0-	1 600	682	0
	1 601-	3 000	731	49
	3 001-	6 000	1 424	4
	6 001-	11 000	1 556	14
	11 001-	15 000	2 271	77
	15 001-	18 000	5 351	136
	18 001-		9 443	172
2.6.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	12 000-	15 999	500	0
	16 000-	17 999	550	138
	18 000-		3 185	172
2.7 utan draganordning med fyra eller flera hjulaxlar				
2.7.1 inte vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tungta fordon	0-	1 600	682	0
	1 601-	3 000	731	49
	3 001-	6 000	1 424	4
	6 001-	11 000	1 556	14
	11 001-	15 000	2 271	77
	15 001-	18 000	5 351	136
	18 001-		9 443	172

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor			
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen		
	2.7.2 vägavgiftspliktig enligt lagen (1997:000) om vägavgift för vissa tunga fordon	12 000- 20 500-	20 499	1 200 3 313	25 172
E	Traktorer m.m.				
1	Traktor klass I (trafiktraktor)	0- 1 301- 3 001- 7 001-	1 300 3 000 7 000	370 425 1 360 5 160	0 55 95 168
2	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0-		225	0
3	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-2	2 001-		1 000	0
4	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 2				
	med två hjulaxlar	2 001- 6 001- 14 001-	6 000	300 1 700 7 300	35 70 200
	med tre eller flera hjulaxlar	2 001- 6 001- 14 001- 18 001-	6 000	300 1 500 5 500 10 700	30 50 130 170
F	Släpvagnar				
1	Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0- 1 001-	1 000 3 000	150 170	0 21
2	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med diesellojla med en hjulaxel	3 001-		580	11
	med två hjulaxlar	3 001- 13 001-	13 000	580 1 480	9 0
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 13 001-	13 000	580 1 180	6 0

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

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
3	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om			
	3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjulaxel	3 001- 5 001- 8 001-	5 000 8 000 5 400	630 2 190 198
	med två eller flera hjulaxlar	3 001- 8 001- 11 001- 14 001-	8 000 11 000 14 000 8 410	610 2 710 4 990 160
	3.2 andra släpvagnar med en hjulaxel	3 001- 8 001-	8 000 2 120	320 64
	med två hjulaxlar	3 001- 8 001- 11 001- 14 001- 17 001-	8 000 11 000 14 000 17 000 6 620	310 1 460 2 600 4 340 84
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 11 001- 17 001- 25 001-	11 000 17 000 25 000 7 220	300 1 420 3 220 65

4	Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E4	3 001- 8 001-	8 000	550	45
	med en hjulaxel	8 001-		2 800	120
	med två hjulaxlar	3 001- 8 001- 11 001- 17 001-	8 000	1 550 3 050 13 250	20 50 170 250
	med tre eller flera hjulaxlar	3 001- 11 001- 14 001- 20 001- 25 001- 30 001-	11 000	550 2 150 3 350 7 850 13 100 19 100	20 40 75 105 120 45

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

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – steg för steg. U.
 2. Inkomstskattelag, del I-III. Fi.
 3. Fastighetsdataregister. Ju.
 4. Förbättrad miljöinformation. M.
 5. Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för arbetshandikappade. A.
 6. Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor. K.
 7. Byråkratin i backspegeln. Femtio år av förändring på sex förvaltningsområden. Fi.
 8. Roster om barns och ungdomars psykiska hälsa. S.
 9. Flexibel förvaltning. Förändring och verksamhetsanpassning av statsförvaltningens struktur. Fi.
 10. Ansvar för valutapolitiken. Fi.
 11. Skatter, miljö och sysselsättning. Fi.
 12. IT-problem inför 2000-skiftet. Referat och slutsatser från en hearing anordnad av IT-kommissionen den 18 december. IT-kommissionens rapport 1/97. K.
 13. Regionpolitik för hela Sverige. N.
 14. IT i kulturens tjänst. Ku.
 15. Det svåra samspelet. Resultatstyrningens framväxt och problematik. Fi.
 16. Att utveckla industriforskningsinstituten. N.
 17. Skatter, tjänster och sysselsättning. + Bilagor. Fi.
 18. Granskning av granskning. Den statliga revisionen i Sverige och Danmark. Fi.
 19. Bättre information om konsumentpriser. In.
 20. Konkurrenslagen 1993-1996. N.
 21. Växa i lärande. Förslag till läroplan för barn och unga 6-16 år. U.
 22. Aktiebolagets kapital. Ju.
 23. Digital demokr@ti. Ett seminarium om Teknik, demokrati och delaktighet den 8 november 1996 anordnat av Folkomröstningsutredningen, IT-kommissionen och Kommunikationsforskningsberedningen. IT-kommissionens rapport 2/97. K.
 24. Valfärd i verkligheten – Pengar räcker inte. S.
 25. Svensk mat – på EU-fat. Jo.
 26. EU:s jordbrukspolitik och den globala livsmedelsförsörjningen. Jo.
 27. Kontroll Reavinst Värdepapper. Fi.
 28. I demokratins tjänst. Statstjänstemannens roll och vårt offentliga etos. Fi.
 29. Barnpornografifrågan. Innehavskriminalisering m.m. Ju.
 30. Europa och staten. Europeiseringens betydelse för svensk statsförvaltning. Fi.
 31. Kristallkulan* – tretton röster om framtiden. IT-kommissionens rapport 3/97. K.
 32. Följdlagstiftning till miljöbalken. M.
 33. Att lära över gränser. En studie av OECD:s förvaltningspolitiska samarbete. Fi.
 34. Övervakning av miljön. M.
 35. Ny kurs i trafikpolitiken + bilagor. K.
 36. Bekämpande av penningtvätt. Fi.
 37. Ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg. U.
 38. Myndighet eller marknad. Statsförvaltningens olika verksamhetsformer. Fi.
 39. Integritet Offentlighet Informationsteknik. Ju.
 40. Unga och arbete. In.
 41. Staten och trossamfunden Rättslig reglering – Grundlag – Lag om trossamfund – Lag om Svenska kyrkan. Ku.
 42. Staten och trossamfunden Begravningsverksamheten. Ku.
 43. Staten och trossamfunden Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkliga egendomen och de kyrkliga arkiven. Ku.
 44. Staten och trossamfunden Svenska kyrkans personal. Ku.
 45. Staten och trossamfunden Stöd, skatter och finansiering. Ku.
 46. Staten och trossamfunden Statlig medverkan vid avgiftsbetalning. Ku.
 47. Staten och trossamfunden Den kyrkliga egendomen. Ku.
 48. Arbetsgivarpolitik i staten. För kompetens och resultat. Fi.
 49. Grundlagsskydd för nya medier. Ju.
 50. Alternativa utvecklingsvägar för EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Jo.
 51. Brister i omsorg – en fråga om bemötande av äldre. S.
 52. Omsorg med kunskap och inlevelse – en fråga om bemötande av äldre. S.
 53. Avskaffa reklamskatten! Fi.
 54. Ministern och makten. Hur fungerar ministerstyre i praktiken? Fi.
 55. Staten och trossamfunden. Sammanfattningarna av förslagen från de statliga utredningarna. Ku.
 56. Folket som rådgivare och beslutsfattare. + Bilaga 1 och 2. Ju.
 57. I medborgarnas tjänst. En samlad förvaltningspolitik för staten. Fi.
 58. Personaluthyrning. A.
 59. Svenskhemmet Voksenåsens förvaltningsform. Ku.
 60. Betal-TV inom Sveriges Television. Ku.
-

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

61. Att växa bland betong och kojor.
Ett delbetänkande om barns och ungdomars
uppväxtvillkor i storstädernas utsatta områden från
Storstadskommittén. S.
 62. Rosor av betong.
En antologi till delbetänkandet Att växa bland
betong och kojor från Storstadskommittén. S.
 63. Sverige inför epokskiftet.
IT-kommissionens rapport 5/97. K.
 64. Samhall. En arbetsmarknadspolitisk åtgärd
+ Bilagedel. A
 65. Polisens register. Ju.
 66. Statsskuldspolitiken. Fi.
 67. Återkallelse av uppehållstillstånd. UD.
 68. Grannlands-TV i kabelnät. Ku.
 69. Besparingar i stort och smått. U.
 70. Totalförsvaret och frivilligorganisationerna
– uppdrag, stöd och ersättning. Fö.
 71. Politik för unga.
+ 2 st bilagor. In.
 72. En lag om socialförsäkringar. S.
 73. Inför en svensk policy om säker elektronisk
kommunikation. Referat från ett seminarium
anordnat av IT-kommissionen, Närings- och
handelsdepartementet och SEIS den 11 december
1996. IT-kommissionens rapport 6/97. K.
 74. EU:s jordbrukspolitik, miljön och regional
utveckling. Jo.
 75. Bosättningsbegreppet. Skatterättsliga regler för
fysiska personer. Fi.
 76. Invandrare i vård och omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. S.
 77. Uppföljning av inkomstskattelagen. Fi.
 78. Medelsförvaltning i kommuner och landsting. In.
 79. Försäkringsmäklare. En lagöversyn av
Försäkringsmäklarutredningen. Fi.
 80. Reformerad stabsorganisation. Fi.
 81. Allmännyttiga bostadsföretag.
+ Bilaga. In.
 82. Lika möjligheter. In.
 83. Om makt och kön – i spåren av offentliga
organisationers omvandling. A.
 84. En hållbar kemikaliepolitik. M.
 85. Förmån efter inkomst – Samordnat inkomst
begrepp för bostadsstöden och nya
kvalifikationsregler för rätt till
sjukpenninggrundande inkomst. S.
 86. Punktskattekontroll av alkohol, tobak och
mineralolja, m.m. Fi.
 87. Kvinnor, män och inkomster.
Jämställdhet och oberoende. A.
 88. Upphandling för utveckling. N.
 89. Handeln med skrot och begagnade varor. N.
 90. Ändrad organisation för det statliga plan-, bygg-
och bostadsväsendet. In.
 91. Jaktens villkor – en utredning om vissa jaktfrågor.
Jo.
 92. Medieföretag i Sverige – Ägande och
strukturförändringar i press, radio och TV. Ku.
 93. Hantering av fel i utjämningsystemet för
kommuner och landsting. In.
 94. Konkurrensneutralt transportbidrag. N.
 95. Forum för världskultur
– en rapport om ett rikare kulturliv. Ku.
 96. Lokalförörjning och fastighetsägande.
En utvärdering av statens fastighetsorganisation.
Fi.
 97. Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. M.
 98. Skydd av skogsmark. Behov och kostnader.
Bilagor. M.
 99. En ny vattenadministration. Vatten är livet. M.
 100. Nya samverkansformer inom den sjöhistoriska
museiverksamheten. Ku.
 101. Behandling av personuppgifter om
totalförsvarspålitliga. Fö.
 102. Mat & Miljö. Svensk strategi för EU:s
jordbruk i framtiden. Jo.
 103. Rapport med förslag om sändningsorter. Ku.
 104. Polis i fredens tjänst. UD.
 105. Agenda 21 i Sverige.
Fem år efter Rio – resultat och framtid. M.
 106. En fond för unga konstnärer. Ku.
 107. Den nya gymnasieskolan
– problem och möjligheter. U.
 108. Att lämna skolan med rak rygga – Om rätten till
skriftspråket och om förskolans och skolans
möjligheter att förebygga och möta läs- och
skrivsvårigheter. U.
 109. Myndighetsansvaret för transport av farligt
gods. Fö.
 110. Säkrare obligationer? Fi.
 111. Branschsanering - och andra metoder mot
ekobrott. Ju.
 112. En samordnad militär skolorganisation.
 113. Mot halva makten – elva historiska essäer om
kvinnors strategier och mäns motstånd. A.
 114. Styrsystem och jämställdhet. Institutioner i
förändring och könsmaktens framtid. A.
 115. Ljusnande framtid eller ett långt farväl?
Den svenska välfärdsstaten i jämförande
belysning. A.
 116. Barnets bästa i främsta rummet. FN:s konvention
om barnets rättigheter förverkligas i Sverige. S.
 116. Barnets bästa – en antologi. S.
-

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

117. Nobelcenter i Stockholm – ett informations- och aktivitetscentrum kring naturvetenskap, kultur och samhälle. Ku.
 118. Delade städer. S.
 119. En tydligare roll för hälso- och sjukvården i folkhälsoarbetet. S.
 120. Vuxenpedagogik i Sverige. Forskning, utbildning, utveckling. En Kartläggning. U.
 121. Skolfrågor – Om skola i en ny tid. U.
 122. Rättigheter i luftfartyg. K.
 123. Ett effektivare näringsförbud. N.
 124. IT-kommissionens hearing om den nya medie- och programvaruindustrin. Andrakammarsalen, Riksdagen, 1997-06-16. K.
 125. Ett svenskt investerarskydd. Fi.
 126. Bilen, miljön och säkerheten. Fi.
-

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Fastighetsdataregister. [3]
- Aktiebolagets kapital. [22]
- Barnpornografifrågan.
- Innehavskriminalisering m.m. [29]
- Integritet Offentlighet Informationsteknik. [39]
- Grundlagsskydd för nya medier. [49]
- Folket som rådgivare och beslutsfattare.
+ Bilaga 1 och 2. [56]
- Polisens register. [65]
- Branschsanering - och andra metoder mot ekobrott. [111]

Utrikesdepartementet

- Återkallelse av uppehållstillstånd. [67]
- Polis i fredens tjänst. [104]

Försvarsdepartementet

- Totalförsvaret och frivilligorganisationerna
– uppdrag, stöd och ersättning. [70]
- Behandling av personuppgifter om
totalförsvarspliktiga. [101]
- Myndighetsansvaret för transport av farligt gods. [109]
- En samordnad militär skolorganisation. [112]

Socialdepartementet

- Röster om barns och ungdomars psykiska hälsa. [8]
- Välfärd i verkligheten – Pengar räcker inte. [24]
- Brister i omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. [51]
- Omsorg med kunskap och inlevelse
– en fråga om bemötande av äldre. [52]
- Att växa bland betong och kojor.
Ett delbetänkande om barns och ungdomars
uppväxtvillkor i storstädernas utsatta områden från
Storstadskommittén. [61]
- Rosor av betong.
En antologi till delbetänkandet Att växa bland
betong och kojor från Storstadskommittén. [62]
- En lag om socialförsäkringar. [72]
- Invandrare i vård och omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. [76]
- Förmån efter inkomst – Samordnat inkomstbegrepp
för bostadsstöden och nya kvalifikationsregler för
rätt till sjukpenninggrundande inkomst. [85]
- Barnets bästa i främsta rummet. FN:s konvention
om barnets rättigheter förverkligas i Sverige. [116]
- Barnets bästa – en antologi. [116]
- Delade städer. [118]
- En tydligare roll för hälso- och sjukvården i
folkhälsoarbetet. [119]

Kommunikationsdepartementet

- Länstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor. [6]
- IT-problem inför 2000-skiftet. Referat och slutsatser från
en hearing anordnad av IT-kommissionen den
18 december. IT-kommissionens rapport 1/97. [12]
- Digital demokr@ti. Ett seminarium om Teknik,
demokrati och delaktighet den 8 november 1996
anordnat av Folkomröstningsutredningen, IT-
kommissionen och Kommunikationsforsknings-
beredningen. IT-kommissionens rapport 2/97. [23]
- Kristallkulan – tretton röster om framtiden.
IT-kommissionens rapport 3/97. [31]
- Ny kurs i trafikpolitiken + bilagor. [35]
- Sverige inför epokskiftet.
IT-kommissionens rapport 5/97. [63]
- Inför en svensk policy om säker elektronisk
kommunikation. Referat från ett seminarium anordnat av
IT-kommissionen, Närings- och handelsdepartementet
och SEIS den 11 december 1996.
IT-kommissionens rapport 6/97. [73]
- Rättigheter i luftfartyg. [122]
- IT-kommissionens hearing om den nya medie- och
programvaruindustrin. Andrakammarsalen,
Riksdagen, 1997-06-16. [124]

Finansdepartementet

- Inkomstskattelag, del I-III. [2]
- Byråkratin i backspeglar. Femtio år av förändring på sex
förvaltningsområden. [7]
- Flexibel förvaltning. Förändring och verksam-
hetsanpassning av statsförvaltningens struktur. [9]
- Ansvar för valutapolitiken. [10]
- Skatter, miljö och sysselsättning. [11]
- Det svåra samspelet. Resultatstyrningens framväxt
och problematik. [15]
- Skatter, tjänster och sysselsättning.
+ Bilagor. [17]
- Granskning av granskning.
Den statliga revisionen i Sverige och Danmark. [18]
- Kontroll Reavinst Värdepapper. [27]
- I demokratins tjänst. Statstjänstemannens roll och
vårt offentliga etos. [28]
- Europa och staten. Europeiseringens betydelse för
svensk statsförvaltning. [30]
- Att lära över gränser. En studie av OECD:s förvaltnings-
politiska samarbete. [33]
- Bekämpande av penningtvätt. [36]
- Myndighet eller marknad.
Statsförvaltningens olika verksamhetsformer. [38]
- Arbetsgivarpolitik i staten.
För kompetens och resultat. [48]

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Avskaffa reklamskatten! [53]

Ministern och makten.

Hur fungerar ministerstyre i praktiken? [54]

I medborgarnas tjänst.

En samlad förvaltningspolitik för staten. [57]

Statsskuldspolitiken. [66]

Bosättningsbegreppet. Skatterättsliga regler för fysiska personer. [75]

Uppföljning av inkomstskattelagen. [77]

Försäkringsmäklare. En lagöversyn av

Försäkringsmäklarutredningen. [79]

Reformerad stabsorganisation. [80]

Punktskattekontroll av alkohol, tobak och mineralolja, m.m. [86]

Lokalförskörning och fastighetsägande.

En utvärdering av statens fastighetsorganisation. [96]

Säkrare obligationer? [110]

Ett svenskt investerarskydd. [125]

Bilen, miljön och säkerheten. [126]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – steg för steg. [1]

Växa i lärande. Förslag till läroplan för barn och unga 6-16 år. [21]

Ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg. [37]

Besparingar i stort och smått. [69]

Den nya gymnasieskolan

– problem och möjligheter. [107]

Att lämna skolan med rak rygg – Om rätten till skriftspråket och om förskolans och skolans möjligheter att förebygga och möta läs- och skrivsvårigheter. [108]

Vuxenpedagogik i Sverige. Forskning, utbildning, utveckling. En Kartläggning. [120]

Skolfrågor – Om skola i en ny tid. [121]

Jordbruksdepartementet

Svensk mat – på EU-fat. [25]

EU:s jordbrukspolitik och den globala livsmedelsförsörjningen. [26]

Alternativa utvecklingsvägar för EU:s gemensamma jordbrukspolitik. [50]

EU:s jordbrukspolitik, miljön och regional utveckling. [74]

Jaktens villkor – en utredning om vissa jaktfrågor. [91]

Mat & Miljö. Svensk strategi för EU:s

jordbruk i framtiden. [102]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för

arbetshandikappade. [5]

Personaluthyrning. [58]

Samhall. En arbetsmarknadspolitisk åtgärd + Bilagedel. [64]

Om makt och kön – i spåren av offentliga organisationers omvandling. [83]

Kvinnor, män och inkomster.

Jämställdhet och oberoende. [87]

Mot halva makten – elva historiska essäer om

kvinnors strategier och mäns motstånd. [113]

Styrsystem och jämställdhet. Institutioner i

förändring och könsmaktens framtid. [114]

Ljusnande framtid eller ett långt farväl?

Den svenska välfärdsstaten i jämförande

belysning. [115]

Kulturdepartementet

IT i kulturens tjänst. [14]

Staten och trossamfunden

Rättslig reglering

– Grundlag

– Lag om trossamfund

– Lag om Svenska kyrkan. [41]

Staten och trossamfunden

Begravningsverksamheten. [42]

Staten och trossamfunden

Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkliga egendomen och de kyrkliga arkiven. [43]

Staten och trossamfunden

Svenska kyrkans personal. [44]

Staten och trossamfunden

Stöd, skatter och finansiering. [45]

Staten och trossamfunden

Statlig medverkan vid avgiftsbetalning. [46]

Staten och trossamfunden

Den kyrkliga egendomen. [47]

Staten och trossamfunden. Sammanfattningarna av

förslagen från de statliga utredningarna. [55]

Svenskhemmet Voksenåsens förvaltningsform. [59]

Betal-TV inom Sveriges Television. [60]

Grannlands-TV i kabelnät. [68]

Medieföretag i Sverige – Ägande och

strukturförändringar i press, radio och TV. [92]

Forum för världskultur

– en rapport om ett rikare kulturliv. [95]

Nya samverkansformer inom den sjöhistoriska

museiverksamheten. [100]

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Rapport med förslag om sändningsorter. [103]
En fond för unga konstnärer. [106]
Nobelcenter i Stockholm – ett informations- och aktivitetssentrum kring naturvetenskap, kultur och samhälle. [117]

Närings- och handelsdepartementet

Regionpolitik för hela Sverige. [13]
Att utveckla industriforskningsinstitutet. [16]
Konkurrenslagen 1993-1996. [20]
Upphandling för utveckling. [88]
Handeln med skrot och begagnade varor. [89]
Konkurrensneutralt transportbidrag. [94]
Ett effektivare näringsförbud. [123]

Inrikesdepartementet

Bättre information om konsumentpriser. [19]
Unga och arbete. [40]
Politik för unga.
+ 2 st bilagor. [71]
Medelsförvaltning i kommuner och landsting. [78]
Allmännyttiga bostadsföretag.
+ Bilaga. [81]
Lika möjligheter. [82]
Ändrad organisation för det statliga plan-, bygg- och bostadsväsendet. [90]
Hantering av fel i utjämningsystemet för kommuner och landsting. [93]

Miljödepartementet

Förbättrad miljöinformation. [4]
Följdlagstiftning till miljöbalken. [32]
Övervakning av miljön. [34]
En hållbar kemikaliepolitik. [84]
Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. [97]
Skydd av skogsmark. Behov och kostnader.
Bilagor. [98]
En ny vattenadministration. Vatten är livet. [99]
Agenda 21 i Sverige.
Fem år efter Rio – resultat och framtid. [105]

