

Konsekvensutredning - Transportstyrelsens föreskrifter om indelning i utsläppsklasser

Bakgrund

Ny lagstiftning

Riksdagen beslutade under våren 2011 om ny lagstiftning inom området fordonsavgasemissioner. Tidigare lagstiftning genom lagen (2001:1080) om motorfordonsavgasrening och motorbränslen (LMA) samt förordningen (2001:1085) om motorfordonsavgasrening (FMA), ersattes med den nya avgasreningsslagen (2011:318) samt avgasreningssförordningen (2011:345). Den nya lagstiftningen trädde i kraft den 1 maj 2011. Lagstiftningen innebär ett särskiljande mellan avgasreningssbestämmelser och bestämmelser avseende drivmedel. Lagstiftningen moderniserades också till att mer likna den beslutsordning som finns inom det övriga fordonsområdet genom fordonslag och fordonsförordning. Vidare gjordes en översyn av vissa begrepp inom lagstiftningen såsom begreppet *miljöklasser* för fordon.

Nu gällande bestämmelser om miljöklasser/utsläppsklasser

I den nya avgasreningsslagen och avgasreningssförordningen har det tidigare gällande begreppet *miljöklasser* ersatts med det nya begreppet *utsläppsklasser*, för att bättre stämma med övergripande reglering inom EU. Begreppet miljöklasser var missvisande och blandades ihop med miljöbilsdefinitioner m.m. Alla miljöklasser som fanns i den tidigare lagstiftningen ersattes inte med utsläppsklasser.

Den nya lagstiftningen reglerar endast utsläppsklasser för nya fordon som uppfyller Euro 5 eller modernare emissionskrav. De miljöklasser som redan var fastställda för vissa fordon och registrerats i vägtrafikregistret kvarstod genom övergångsregler.

Behov av reglering

Kvar att reglera är utsläppsklasser som behöver fastställas för de fordon som ska registreras och inte uppfyller emissionsnivåer enligt avgasreningsslagen. Dessa fordon är i huvudsak av sådana som uppfyller emissionsnivå Euro 4 för lätta fordon och som genom övergångsregler kan registreras till den 1 januari 2012 eller 1 juni 2012 för fordon som byggs i flera steg samt utsläppsklass EEV för tunga fordon. Det kan också röra sig om något äldre fordon som kommer in i landet genom import och inte uppfyller de emissionsnivåer enligt avgasreningsslagen och avgasreningssförordningen.

Transportstyrelsen har kommit fram till att det är nödvändigt att tydliggöra de krav som ska gälla för att fastställa lämpliga utsläppsklasser för berörda fordon.

Transportstyrelsen har i avgasreningsförordningen bemyndigats att meddela föreskrifter om utsläppsklasser. Utsläppsklasser påverkar skatteuttaget för lätta fordon och vägavgiften för tunga fordon. Det är därför viktigt att rätt utsläppsklass kan fastställas för fordonet så att fordonsägaren får en korrekt fastställd fordonsskatt eller inte drabbas av för hög vägavgift.

1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Det finns ett behov att ange krav som ger möjlighet att fastställa och registrera utsläppsklasser för de fordon som registreras i Sverige efter den 1 maj 2011 med andra utsläppsnivåer än de som är möjliga genom den nya lagstiftningen. Orsaken till regleringsbehovet är att tekniskt identiska fordon kan få olika skattesatser och vägavgifter beroende på tidpunkt för registrering. Utsläppsklass (tidigare angiven som miljöklass) styr skatteuttag och vägavgift för fordonen. Detta gäller exempelvis bilar som uppfyller emissionsnivå Euro 4 respektive EEV. Om möjlighet till detta saknas innebär det att fordonsägare inte får någon utsläppsklass (miljöklass) registrerad. Sådana bilar beskattas då enligt högsta skattenivån. Bilar med totalvikt över 3 500 kg (tunga fordon) drabbas på motsvarande sätt genom att ägare får betala den högsta vägavgiften. Rimligtvis borde en utsläppsklass kunna fastställas för berörda fordon som innebär samma kostnader för likvärdiga fordon även om de registreras/registrerats efter den nya lagens ikraftträdande den 1 maj 2011. Det är möjligt att få utsläppsklass (miljöklass) justerad i efterhand om fordonsägare, besiktningsorgan eller Transportstyrelsen särskilt vänder sig till Skatteverket för särskilda ändringsbeslut men sådan hantering är inte önskvärd.

Omfattning av föreslagna utsläppsklasser samt indelning.

Regleringen i författningsförslaget innebär en avgränsning av de fordon som kan tilldelas utsläppsklass och på vilka grunder sådan indelning ska ske. Detta föreskriftsförslag innehåller med viss begränsning det som tidigare fanns i bilaga 1 till LMA. Att vissa miljöklasser inte återges har att göra med att dessa idag inte har någon finansiell påverkan som drabbar fordonets ägare, på det sätt som gällde då miljöklassen skapades för några år sedan. Behov för att reglera Miljöklass 2000 samt Miljöklass 2005 PM finns därför inte längre. Kvarstående behov att ersätta/reglera är då Miljöklass 2005 (Euro 4) samt Miljöklass EEV. Föreskriftsförslaget tar självfallet inte upp det som regleras i nu gällande avgasreningslag vilken innefattar Miljöklass 2008 för tunga fordon (Euro 5), Miljöklass El och Miljöklass hybrid. Det har i den nya lagen även tillkommit ny indelningsmöjlighet genom utsläppsklass Euro 5 för lätta fordon, utsläppsklass Euro 6 för lätta och tunga fordon samt en indelning av tidigare miljöklass Hybrid till utsläppsklasserna Elhybrid och Laddhybrid.

Se utdrag nedan ur den lagstiftning som gällde före den 1 maj 2011 respektive den nya lagstiftningen.

Lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen Bilaga 1, senast ändrad genom SFS (2007:219) Äldre bestämmelser

**A. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar
(Nedan angivna direktiv är ändringar i direktiv [70/220/EEG](#))**

Miljöklass 2000	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad A i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar som uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I.
Miljöklass 2005 PM	Personbilar, bussar och lastbilar, som har motor med kompressionständning och uppfyller kraven i direktiv 98/69/EG rad B i tabell 5.3.1.4 i bilaga I, men med partikelutsläpp som vid provning enligt direktivet är högst 5 mg/km.
Miljöklass E1	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

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

Miljöklass 2000	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 2005/55/EG14, senast ändrat genom direktiv2006/51/EG15, rad A i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2005	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 2005/55/EG , senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG , rad B.1 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass 2008	Bilar vars motorer uppfyller kraven i direktiv 2005/55/EG , senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG , rad B.2 i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass EEV	Särskilt miljövänliga fordon vars motorer uppfyller kraven enligt direktiv 2005/55/EG , senast ändrat genom direktiv 2006/51/EG , rad C i tabell 1 och 2 i bilaga I.
Miljöklass E1	Bilar som är inrättade för att drivas enbart med elektricitet från batterier.
Miljöklass Hybrid	Bilar som är inrättade för att kunna drivas såväl med elektricitet från batterier som med förbränningsmotor.

**Utsläppsklasser enligt 30 - 32 §§ Avgasreningslag
(2011:318) Nya bestämmelser****30 §** En personbil, lätt lastbil och lätt buss ska vara klassificerad i utsläppsklass

1. Euro 5, om bilen uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt tabell 1 i bilaga I till förordning ([EG](#)) nr 715/2007 eller enligt rad B.2 i tabell 1 och 2 i [bilaga 1](#) till Europaparlamentets och rådets direktiv [2005/55/EG](#) av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i

- fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, eller
2. Euro 6, om bilen uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt tabell 2 i bilaga I till förordning ([EG nr 715/2007](#)) eller enligt [bilaga 1](#) till förordning ([EG nr 595/2009](#)).

31 § En tung lastbil och tung buss ska vara klassificerad i utsläppsklass

1. Euro 5, om motorn uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt rad B.2 i tabell 1 och 2 i [bilaga 1](#) till direktiv [2005/55/EG](#), eller
2. Euro 6, om motorn uppfyller tillämpliga utsläppskrav och andra krav enligt bilaga I till förordning ([EG nr 595/2009](#)).

32 § Utöver det som följer av [30](#) och [31 §§](#) får en bil vara klassificerad i utsläppsklass

1. **EI**, om bilen är inrättad för att drivas enbart med elektrisk energi från batterier,
2. **Elhybrid**, om bilen för sin framdrivning hämtar energi från två källor som är placerade i bilen och där den ena källan är lagrad energi i form av ett förbrukningsbart bränsle och den andra källan är ett batteri, en kondensator, ett svänghjul, en generator eller annan anordning för lagring av elektrisk energi, eller
3. **Laddhybrid**, om bilen uppfyller förutsättningarna för utsläppsklassen Elhybrid men har möjlighet till extern laddning med elektrisk energi.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1 Föreslagen reglering

Transportstyrelsen föreslår att tidigare miljöklass 2005 ersätts med utsläppsklassen Euro 4 och att tidigare miljöklass EEV ersätts med utsläppsklass EEV. I författningsförslaget finns inte tidigare Miljöklass 2000 samt tidigare Miljöklass 2005 PM med. Dessa miljöklasser rör en begränsad mängd fordon men innebär i realiteten inte längre någon påverkan på fordonets skattesats eller eventuella vägavgifter. Transportstyrelsen har därför valt att inte ersätta dessa miljöklasser med nya utsläppsklasser. Att dessa kan utgå bör underlätta för besiktningsorganen som också är den aktör som ska fastställa och registrera de nya utsläppsklasserna, då de inte behöver hantera mer utsläppsklasser än nödvändigt. De utsläppsklasser som fastställs motsvarar tidigare miljöklasser för likvärdiga fordon. Reglering sker som tidigare (för miljöklass) genom hänvisning till kravnivå inom EU-direktiv.

2.2. Alternativa lösningar

Ett alternativ till föreslaget kan naturligtvis vara att skapa utsläppsklasser för samliga de miljöklasser som fanns i den tidigare regleringen. Detta skulle möjligtvis kunna bidra till att fordonen får likvärdiga uppgifter i registret gentemot de som tidigare är registrerade med miljöklasser. En sådan indelning bidrar dock inte att lösa problemet som denna reglering avser att ta hand om, dvs. att fordon får rätt utsläppsklass (miljöklass) fastställd så att fordonsägare inte drabbas av oskäliga kostnader. En ökad mängd utsläppsklasser försvårar också för besiktningsorganen när de ska fastställa och registrera dessa uppgifter. Med anledning av dessa effekter har en ytterligare uppdelning inte bedömts lämplig att införa.

Att föreslå nya tekniska krav och indelningar har inte varit aktuellt med hänsyn till att krav bör vara likvärdiga för likvärdiga fordon.

2.3 Utebliven reglering

Genom den nya avgasreningslagen tillfördes utsläppsklasser för nya bilar, dvs de fordon som tas i bruk från dagens datum och framåt och uppfyller de krav som ställs för ibruktagande. De miljöklasser som redan är fastställda för tidigare registrerade fordon kvarstår. Fordon som genom övergångsbestämmelser om fordon i slutserie¹ samt äldre fordon får ingen utsläppsklass eller miljöklass fastställd. Motsvarande tidigare registrerat fordon har en miljöklass fastställd som innebär lägre kostnader för fordonsägaren. Utsläppsklass/Miljöklass styr för lätta fordon det skatteuttaget och för tunga fordon vägavgiften. Fordonsskatt för en personbil av 2006 "årsmodell" eller senare med en miljöklass 2005 (Euro 4) och som har en skattevikt på 1 200 kg får betala 56 kr mer om miljöklass/utsläppsklass inte är fastställd. Vägavgiften för en tung lastbil med miljöklass EEV får betala 2766 kr mer om miljöklass/utsläppsklass inte är fastställd (14 288 kr -11 522 kr). Fordonsägaren måste för att få en miljöklass/utsläppsklass fastställd vända sig till Skatteverket eller ett besiktningsorgan för att få en justering genom uppvisande av emissionsdokument. Detta förfarande är inte önskvärt då det medför administrativa kostnader både för fordonsägare och för Skatteverket. Det finns också en uppenbar risk att fordonsägaren inte uppmärksammar att fordonet inte har någon utsläppsklass fastställd och att ägaren fortsättningsvis drabbas av oskäliga kostnader. Det är heller inte rimligt att likvärdiga fordon ur emissionshänseende har olika skatteuttag eller vägavgifter.

3. Vilka berörs av regleringen?

Fordonsägare berörs av regleringen. Dessa utgörs av både företag eller enskilda personer som avser att registrera fordon som inte uppfyller emissionsnivå Euro 5 eller högre. Detta rör både nya och äldre fordon som kommer in till Sverige genom import. Fram till sommaren 2012 så kommer en större mängd nya lätta motorfordon att registreras som uppfyller emissionsnivå Euro 4 (tidigare miljöklass 2005) genom att de får använda vissa övergångsregler om fordon i slutserie. Berörda företag är både tillverkare i Sverige och importföretag. Förslaget rör även företag som arbetar inom transportnäringen. Skatteverket påverkas med ökade kostnader för att hantera eventuella rättningar. Antal företag som berörs är uppskattningsvis ca 40 st. Antalet berörda fordon som registrerats under månaderna maj till juni 2011 är ca 1 600 st och av dessa utgör huvuddelen lätta fordon (ca 1 500 st).

¹ Ett EU gemensamt system för att tillåta registrering de sista fordonen i en serietillverkning som tillverkats före en skärpning av kraven. Fordonen har av olika skäl inte sålts eller tagits i bruk innan skärpning av krav men får ändå tas i bruk under upp till 1,5 år efter kravskärpning. En förutsättning att de tillverkats före datum för krav skärpning och det finns volymbegränsning av antalet fordon som får detta undantag.

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Föreslagen reglering

Föreskrifterna innebär i sak ingen ändring av tidigare kravnivåer utan utgör endast en ersättning av de genom avgasreningslagens upphävda miljöklasser med motsvarande utsläppsklasser. De föreslagna nivåerna för de aktuella fordonen motsvarar de nivåer som liknande fordon fick fastställda och registrerade genom den tidigare lagstiftningen. Den nya regleringen bör innebära en minskning av de administrativa kostnaderna för fordonsägare och Skatteverket.

Kostnadsminskningarna för fordonsägare och samhället uppskattas sammanlagt till 1 000 kr per fordon som skulle behöva genomgå ett rättningsförfarande. I dessa kostnader inräknas administration för fordonsägare samt Skatteverkets hantering.

De besparingar i lägre skatt eller minskade vägavgifter som förslaget innebär för fordonsägare ligger ungefär i storleksordningen mellan 50-150 kr avseende skatt och mellan 1 000 – 3 000 kr när det gäller vägavgift. Alla miljöklasser i den tidigare lagstiftningen har dock inte ersatts då de inte har någon finansiell påverkan. Se ställningstaganden kring detta i punkt 2.1 och 2.2 ovan.

4.2 Alternativa krav

Det skulle kunna skapas nya utsläppsklasser, för samtliga miljöklasser som fanns i tidigare lagstiftning. En sådan reglering måste dock ses som en överarbetning av regelverket. Vidare skulle besiktningsorgan behöva hantera mer utsläppsklasser än nödvändigt. Indelningen i utsläppsklasser är till för att kunna fastställa skattenivåer och vägavgifter för fordon och på sådant sätt påverka konsumentbeteende. Se mer om dessa ställningstaganden i punkt 2.1 och 2.2 ovan.

Det är inte ett alternativ att införa några andra tekniska krav än de som fanns när tidigare miljöklass fastställdes då aktuella fordon redan är tillverkade.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Regleringen går inte utöver EU-bestämmelsernas krav. Utsläppsklass som i förslaget berör nya (ej tidigare registrerade) fordon bygger på samma nivå som EU-regleringen. EU-bestämmelser reglerar inte de uppgifter som ska fastställas på äldre i brukta fordon.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Den nya regleringen bör träda i kraft så snart som möjligt för att underlätta för berörda fordonsägare och myndigheter. Särskilda informationsinsatser i samband mer regleringens införande kommer att övervägas. Transportstyrelsen kan behöva se

över möjligheten till justering för vissa fordonsgrupper när system för detta möjliggjorts.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Förslaget innebär en viss förbättring när det gäller företags konkurrensförmåga för de företag som säljer begagnade bilar som kommer in i landet genom import. Utsläppsklass för importerat fordon och kostnad för fordonsägare blir likvärdiga som för motsvarande fordon som tidigare registrerats i Sverige mot äldre regler. När det gäller arbetsförutsättningar så bedöms de föreslagna reglerna inte ge någon påverkan.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Per Öhlund

010-49 55 669

per.ohlund@transportstyrelsen.se