

# Lagrådsremiss

## Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 24 maj 2017

*Magdalena Andersson*

*Marc Gren*  
(Finansdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Ett bonus–malus-system är ett system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Huvudmotivet för ett bonus–malus-system är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedels-skatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

I lagrådsremissen föreslås att bonus–malus-systemet ska omfatta personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Regeringen har för avsikt att införa bestämmelser om klimatbonusbilar i en ny förordning. Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås att ett förhöjt koldioxidbelopp tas ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången, vilket är ett nytt inslag i fordonsbeskattningen. Koldioxidbeloppet, inklusive nuvarande 22 kronor per gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, ska då vara 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram upp till och med 140 gram. För koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer ska koldioxidbeloppet vara 100 kronor per gram koldioxid. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet, precis som i dag, 22 kronor per gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. För fordon som kan drivas med bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har

ett koldioxidbelopp om 11 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut utöver 95 gram per kilometer vid blandad körning. För alla lätta fordon tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor och för dieseldrivna lätta fordon även ett bränsletillägg och ett miljötillägg. I lagrådsremissen föreslås vidare att gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 111 till 95 gram koldioxid per kilometer, vilket innebär en generell höjning av fordonsskatten. I lagrådsremissen föreslås även i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt att bränslefaktorn för dieseldrivna fordon, vars syfte är att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än på bensin, görs om till ett bränsletillägg som är oberoende av den grundläggande fordonsskatten. Denna omläggning kommer att underlätta framtida förändringar av miljöstyrningen inom fordonsskattesystemet genom att konsekvenserna blir mer förutsägbara för dieselfordon som träffas av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. Miljötillägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för EURO 6 föreslås behållas för att reflektera att utsläppen av bl.a. kväveoxider från dieselmotorer fortfarande ofta är betydligt högre i verklig körning. Den femåriga fordonsskattebefrielsen för mer miljöanpassade lätta fordon föreslås slopas men för fordon med utsläpp under 95 gram koldioxid per kilometer tas ingen förhöjd fordonsskatt ut. För motorcyklar föreslås att fordonsskatten ändras från 180 kronor till 360 kronor för ett skatteår. I lagrådsremissen lämnas vidare förslag om att fordonsskatten för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade fordonsskattesystemet som gäller för äldre fordon ska justeras som en följd av att fordonsskatten höjs i det koldioxidbaserade systemet.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	5
2	Lagtext .....	6
2.1	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt .....	10
3	Ärendet och dess beredning .....	15
4	Gällande rätt.....	16
5	Ett omarbetat bonus–malus-system för nya lätta fordon.....	17
5.1	Fordon som ska ingå i ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.....	17
5.2	Utformning av bonus.....	19
5.3	Utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus).....	20
6	Lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt.....	27
6.1	Ökad koldioxidifferentiering av fordonsskatten .....	27
6.2	Bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg .....	28
6.3	Miljötilägget behålls.....	30
6.4	Den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas .....	31
6.5	Uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid och val av koldioxidutsläppsvärde för alternativbränslefordon.....	32
6.6	Uppgift om viktad/blandad körning ska användas för laddhybrider .....	33
6.7	När det finns flera uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid.....	34
7	Fordonsskattens storlek för motorcyklar ändras .....	37
8	Lätta fordon i det viktbaseade systemet för fordonsskatt.....	37
9	Betalning av tillkommande skatt i vissa fall .....	38
10	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....	39
11	Utvärdering av bonus–malus-systemet .....	40
12	EU-rättsliga aspekter.....	41
13	Konsekvensanalys.....	42
13.1	Inledning.....	42
13.1.1	Förändringar inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt.....	42
13.1.2	Förändringar inom det viktbaseade systemet för fordonsskatt.....	45

13.1.3	Införande av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) i bonus–malus-systemet för nya lätta fordon .....	45
13.1.4	Förändringar av bonus.....	47
13.2	Offentligfinansiella effekter .....	47
13.3	Effekter för företag och enskilda.....	51
13.4	Effekter på miljön.....	57
13.5	Effekter för myndigheter och domstolar .....	59
14	Författningskommentar.....	60
14.1	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	60
14.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.....	62
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.....	64
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	66
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	74

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
2. lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)<sup>1</sup>

*dels att 2 kap. 11 a § ska upphöra att gälla,*

*dels att 2 kap. 6, 7, 9 och 10 §§ och 5 kap. 14 § ska ha följande lydelse,*

*dels att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 1 kap. 6 b § och 2 kap. 9 a §, av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### *6 b §*

*Uppgift om fordons utsläpp av koldioxid hämtas i vägtrafikregistret.*

*Om det för fordon finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas. Om det finns flera sådana uppgifter ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.*

*Om det för fordon finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid viktad/blandad körning, ska den uppgiften användas. Om det finns flera sådana uppgifter ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.*

*Om det för andra fordon än sådana som avses i andra och tredje styckena finns flera uppgifter om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning ska det högsta av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 11 a § 2012:761.

## 2 kap.

### 6 §

Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Fordonsskatten för motorcyklar är 360 kronor för ett skatteår.

### 7 §<sup>2</sup>

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

1. personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare,

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

3. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet *multiplieras* med en bränslefaktor och ett miljötillägg *tas ut*.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet *adderas* med ett bränsletillägg och ett miljötillägg.

### 9 §<sup>3</sup>

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. *Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.*

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. *Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.*

*Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av*

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2011:478.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:1502.

*koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.*

*9 a §*

*För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.*

*Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av*

*– 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram, och*

*– 100 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram.*

*Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol.*

*10 §<sup>4</sup>*

*Bränslefaktorn är 2,37.*

*Bränsletillägget är produkten av 12,88 och det antal gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer.*

*Miljötillägget är*

- a) 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och*
- b) 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2014:1502.



## 5 kap.

### 14 §

Om skatt som enligt 12 och 13 §§ *skall* återbetalas inte har betalats *skall* den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 200 kronor. Återbetalning *skall* inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

Om skatt som enligt 12 och 13 §§ *ska* återbetalas inte har betalats *ska* den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 1 500 kronor. Återbetalning *ska* inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
  2. För vägtrafikskatt som avser tid före den 1 juli 2018 gäller 2 kap. 6, 7, 9 och 10 §§ i dess äldre lydelse.
  3. För bilar som för första gången blivit skattepliktiga före den 1 juli 2018 gäller 2 kap. 11 a § i den äldre lydelsen.
  4. Bestämmelsen i 5 kap. 14 § i den äldre lydelsen gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 juli 2018.

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

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Personbilar klass I</b>				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0	– 900	913	0
	901	–	1 129	214
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0	– 900	2 298	0
	901	–	2 863	564
<b>B Lätta bussar</b>				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	889	0
	1 301	– 1 600	1 098	187
	1 601	– 3 000	1 660	147
	3 001	– 3 500	3 713	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	2 496	0
	1 301	– 1 600	2 665	66
	1 601	– 3 000	2 863	198
	3 001	– 3 500	5 642	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen

**C Lätta lastbilar och personbilar klass II**

1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0	– 1 300	889	0
	1 301	– 1 600	1 098	187
	1 601	– 3 000	1 660	147
	3 001	–	3 713	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med diesellojja	0	– 1 300	2 496	0
	1 301	– 1 600	2 665	66
	1 601	– 3 000	2 863	198
	3 001	–	5 642	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Personbilar klass I</b>				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0	– 900	1 059	0
	901	–	1 310	248
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0	– 900	2 505	0
	901	–	3 121	615
<b>B Lätta bussar</b>				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	1 031	0
	1 301	– 1 600	1 274	217
	1 601	– 3 000	1 926	171
	3 001	– 3 500	4 307	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	2 721	0
	1 301	– 1 600	2 905	72
	1 601	– 3 000	3 121	216
	3 001	– 3 500	6 150	0

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1503.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>C Lätta lastbilar och personbilar klass II</b>			
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0 – 1 300	1 031	0
	1 301 – 1 600	1 274	217
	1 601 – 3 000	1 926	171
	3 001 –	4 307	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med diesellojja	0 – 1 300	2 721	0
	1 301 – 1 600	2 905	72
	1 601 – 3 000	3 121	216
	3 001 –	6 150	0

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
  2. För fordonsskatt som avser tid före den 1 juli 2018 gäller fortfarande äldre bestämmelser.

### 3 Ärendet och dess beredning

Inför budgetpropositionen för 2018 är det angeläget att skatteförslag kan förberedas genom remittering och granskning av Lagrådet. Om förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2018, och med vilken utformning, blir beroende av de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

Klimatfrågan är en av regeringens högst prioriterade frågor. Regeringen lämnade den 9 mars 2017 propositionen om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige baserat på den breda politiska överenskommelsen från 2016 i Miljömålsberedningen. Enligt propositionen ska målet vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det är nu en särskild prioritet att få ned transporternas utsläpp som står för en tredjedel av alla utsläpp i Sverige. Utformningen av fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan utgöra betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. En särskild utredare överlämnade i december 2013 sitt slutbetänkande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). I detta föreslås bland annat att ett bonus–malus-system införs.

Regeringen beslutade den 28 maj 2015 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus (lat. bonus=bra) medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (lat. malus=dålig). Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Utredningen överlämnade sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) till regeringen den 29 april 2016. Betänkandet har remissbehandlats.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1, Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor, volym 1a, avsnitt 1.1) framgår att regeringen vill ställa om till en fossilfri fordonsflotta och att regeringen avser att införa ett bonus–malus-system som innebär en väsentlig ambitionshöjning när det gäller den miljöstyrande effekten jämfört med dagens system, senast den 1 juli 2018.

Utredningens förslag omarbetades i vissa delar, bl.a. utifrån remissinstansernas synpunkter, i en promemoria som tagits fram inom Finansdepartementet.

En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1* och promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finans-

departementet (dnr Fi2016/01469/S2). I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

## 4 Gällande rätt

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt.

Miljöstyrningen inom fordonsbeskattningen ligger för närvarande i utformningen av det koldioxidbaserade systemet genom att fordon med högre utsläpp av koldioxid, kväveoxid eller partiklar får betala en högre fordonsskatt och genom att nya bilar med bättre miljöegenskaper befrias från fordonsskatt under de fem första åren. Därutöver kan bilköpare få ett särskilt stöd vid inköp av bilar med relativt låga utsläpp av koldioxid, den s.k. supermiljöbilspremie. Bestämmelserna om supermiljöbilspremie finns i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie.

Det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet regleras i vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, och omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid, samt personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010 (2 kap. 7 § VSL). Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp och ett koldioxidbelopp. Grundbeloppet är 360 kronor per år (2 kap. 8 § VSL). Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § första stycket VSL). För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § andra stycket VSL). För fordon som kan drivas med dieselolja multipliceras summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut. Bränslefaktorn syftar till att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin och uppgår i nuläget till 2,37 (2 kap. 10 § VSL). Miljötillägget är 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007 och 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007 (2 kap. 10 § VSL). Miljötillägget tas ut för att reflektera de större utsläppen av partiklar och kväveoxider från sådana bilar jämfört med bensindrivna bilar. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar kan under de fem första åren från det att bilen blivit skattepliktig för första gången befrias från fordonsskatt om bilens koldioxidutsläpp, enligt uppgift i vägtrafikregistret, inte överstiger ett beräknat högsta koldioxidutsläpp i förhållande till fordonets tjänstevikt. Bilar som är



utrustade med teknik för drift med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, får ha ett högre koldioxidutsläpp i förhållande till bilens tjänstevikt. Elbilars och laddhybridens förbrukning av elektrisk energi får högst vara 37 kWh per 100 kilometer för att omfattas av fordonsskattebefrielsen. Fordonsskattebefrielsen regleras i 2 kap. 11 a § VSL. Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Det viktbaserade fordonsskattesystemet regleras i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, förkortad LSBF. Det viktbaserade systemet omfattar personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar som inte omfattas av det koldioxidbaserade systemet (3 § LSBF). Veteranfordon, dvs. sådana fordon som är trettio år eller äldre är undantagna från skatteplikt (4 § LSBF och 2 kap. 2 § VSL). I det viktbaserade systemet tas fordonsskatt ut efter vikt. Fordonsskattens storlek framgår av bilagan till LSBF.

Om fordonsskatten för ett fordon, på grund av ändring i VSL eller i LSBF, ska tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, ska tillkommande skattebelopp betalas för tiden från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret, eller om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden (5 kap. 13 § VSL och 8 § LSBF). Tillkommande fordonsskatt som föranleds av en lagändring behöver inte betalas om den understiger 200 kronor (5 kap. 14 § VSL och 8 § LSBF).

## 5 Ett omarbetat bonus–malus-system för nya lätta fordon

### 5.1 Fordon som ska ingå i ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

**Regeringens förslag:** Det nya bonus–malus-systemet ska omfatta alla nya lätta fordon.

Med nya fordon avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

I begreppet lätta fordon inkluderas personbilar klass I och II samt lätta bussar och lätta lastbilar med en totalvikt på maximalt 3 500 kilogram.

**Regeringens bedömning:** Motorcyklar bör inte inordnas i systemet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian finns dock ett förslag som innebär att nya fordon är fordon av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare.

**Remissinstanserna:** *BIL Sweden* och *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* anser att malusen bör omfatta även äldre bilar i fordonsparken, givet att de uppfyller gränsen för malus. Med nuvarande utformning riskerar förslaget att bromsa förnyelsen av fordonsflottan. Miljöförvalt-

ningen i Stockholms kommun framför även att lätta lastbilar på sikt bör hanteras i ett separat system. Med nuvarande utformning, där personbilar och lätta lastbilar ingår i samma system, finns det en risk att gods flyttas från få stora fordon till många små, vilket ger ökad trafik och därmed risk för ökade utsläpp och trängsel. *Föreningen Elbil Sverige* anser att en malus endast för nya fordon riskerar att ge en icke önskvärd markant ökning i försäljningen av dessa fordon, då många bilar med stora koldioxidutsläpp kommer att säljas och registreras strax innan införandet av bonus–malus-systemet. *Föreningen Elbil Sverige* föreslår även att mopedbilar ska omfattas av systemet. *Föreningen Gröna Bilister* anser att det är positivt att lätta lastbilar och lätta bussar föreslås ingå i systemet men att även mopedbilar bör omfattas. På sikt bör även tunga fordon och motorcyklar ingå i systemet. *2030-sekretariatet* uppger också att det är positivt att samma system införs för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. *Volkswagen Group Sverige* stödjer förslaget att även personbilar klass II (husbilar), lätta lastbilar och lätta bussar bör omfattas av bonus–malus-systemet. Däremot bör införandet för denna grupp fordon ske senare än för personbilar klass I. Skälet är att marknaden ännu inte erbjuder ett brett utbud av alternativa transportfordon, vilket innebär att malus i praktiken blir en fiskal skatt för företagen, som är de huvudsakliga köparna av transportfordon. Företagen kommer via sina transportfordon i praktiken att finansiera bonus för personbilar. Transportbilar byggs för att vara särskilt robusta och klara tung last, vilket innebär att anpassningen till lägre koldioxidvärden tar längre tid. Det finns också en risk att marknaden väljer lätta lastbilar med sämre lastförmåga, eller ombyggda personbilar som inte är anpassade för att bära gods, vilket innebär fler transporter och transporter med fordon som inte är ändamålsenliga. *Husvagnsbranschens Riksförbund* avstyrker förslaget i den del personbilar klass II (husbilar) ska ingå i systemet. Som skäl för detta anförs bl.a. att nybilsförsäljningen kommer att utebli och i stället ersättas med import av begagnade husbilar som inte kommer att beskattas med ett förhöjt koldioxidbelopp. *Transportstyrelsen* ser det som olyckligt att personbilar klass II (husbilar) och lätta lastbilar även fortsatt har en koldioxidbaserad skatt. Det finns inget bra underlag för att ta fram trovärdiga formler för beräkningen av koldioxidutsläpp för dessa fordon. Det skapar en rättsosäker bedömning av fordonsskatten för dessa fordon, vilket i sin tur har skapat negativa reaktioner från allmänheten. *Transportstyrelsen* anför även att det behövs ett klagörande av vad som menas med ”registrerats i vägtrafikregistret”. Detta är ett nytt begrepp i dessa sammanhang och betyder enligt *Transportstyrelsens* uppfattning den dag fordonet blir tilldelat ett registreringsnummer. Det är inte ovanligt att fordonshandlare förregistrerar fordon innan de i egentlig mening är disponibla för försäljning. Således lämnar denna skrivning en möjlighet för bilhandlarna att förregistrera ett stort antal fordon innan 1 juli 2018 som sedan saluförs senare. Det skulle innebära att dessa fordon inte kommer att ingå i bonus–malus-systemet. Om det inte är avsikten bör även ikraftträdandet, liksom tiden för vilken malus ska gälla, kopplas till det datumet fordonet blir skattepliktigt för första gången istället för till registreringsdatum. En ytterligare effekt av promemorians förslag om att fordonet ska vara registrerat i vägtrafikregistret 1 juli 2018 eller senare, är att utländska fordon med fordonsår 2018, som

tagits i trafik under första halvan av 2018 i ursprungslandet men importerats och registrerats i Sverige 1 juli 2018 eller senare kommer ingå i bonus–malus-systemet. Dessa fordon kommer då således att få pålagor som inte gäller för motsvarande fordon sålda i Sverige under samma tid.

**Skälen för regeringens förslag:** Det föreslagna bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsinköpen. Regeringen ser det därför, till skillnad från vad som anförts av *BIL Sweden* och *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun*, som naturligt att endast nyköpta bilar omfattas. *Transportstyrelsen* har fört fram synpunkter på att det råder en viss osäkerhet kring vad begreppet ”registreras i vägtrafikregistret” innebär och bedömer att detta möjliggör för bilhandlare att kunna sälja nya fordon efter systemets ikraftträdande utan att dessa får en förhöjd fordonsskatt. Transportstyrelsen anser också att importerade fordon kommer att kunna missgynnas i förhållande till svenska genom att importerade fordon i vissa fall kommer att omfattas av bonus–malus-systemet medan motsvarande inhemska fordon undgår det. Att fordoninköp kommer att genomföras på ett strategiskt sätt inför införandet av ett sådant system som nu är aktuellt går inte att helt undvika. Genom att ta hänsyn till den tidpunkt då ett fordon blir skattepliktigt för första gången i stället för att beakta tidpunkt för registrering i vägtrafikregistret för att avgöra om ett fordon ska omfattas av bonus–malus-systemet så kommer de strategiska fordoninköpen inför systemets införande enligt Transportstyrelsen att minska. Detta är givetvis önskvärt. Det främsta skälet till att beakta tidpunkten för när ett fordon blir skattepliktigt för första gången är dock, enligt regeringen, att det innebär att utländska fordon inte kommer att diskrimineras utan att beskattningen är lika, oavsett om fordonet är inköpt i Sverige eller utomlands. Reglerna blir därmed EU-rättsligt hållbara. Med nya lätta fordon bör därför förstås sådana fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Regeringen delar promemorians bedömning att endast fordon som går in under begreppet bil, och mer specifikt personbilar klass I och II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar med en totalvikt på maximalt 3 500 kilogram, ska ingå i bonus–malus-systemet. Husbilar bör inte, som *Husvagnsbranschens Riksförbund* gör gällande, undantas eftersom dessa redan är inordnade i dagens koldioxidbaserade skatt. Motorcyklar bör dock inte inordnas i systemet, dels av den anledningen att de inte går in under begreppet bil, dels att de normalt används i mindre utsträckning än de flesta andra lätta fordon och också har en mindre klimatpåverkan.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder en ny paragraf 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 5.2 Utformning av bonus

Regeringen har för avsikt att utforma bonusen på följande sätt. Det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut

noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en fast bonus på 7 500 kronor.

För att minska risken för att de nya klimatbonusbilarna ska exporteras omedelbart efter att bonusen har blivit utbetald kommer bonusen att betalas ut först efter sex månader och under vissa förutsättningar.

Bestämmelserna om klimatbonusbilar kommer att införas genom en ny förordning som träder i kraft vid samma tidpunkt som de lagförslag som genom denna lagrådsremiss har lämnats till Lagrådet.

### 5.3 Utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus)

**Regeringens förslag:** För bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås ett förhöjt koldioxidbelopp under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Koldioxidbeloppet ska då vara summan av 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 100 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp om 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram.

Någon viktdifferentiering av beskattningen föreslås inte.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

#### Remissinstanserna

##### *Allmänna synpunkter*

*Konsumentverket, Naturvårdsverket och Trafikverket* tillstyrker förslaget. Bland annat anförs att incitamenten för konsumenterna att välja mer miljöanpassade bilar hittills varit alltför svaga för att åstadkomma någon större omställning av den svenska bilparken men att ett bonus–malus-system bör kunna ge starkare sådana incitament. *Trafikanalys* ser i grunden positivt på införandet av ett bonus–malus-system, men anser att det kan vara problematiskt att förändra koldioxidkomponenten av fordonsskatten i samband med att en ny körcykel införs, i synnerhet med tanke på att det inte är klargjort vilket utsläppsvärde som kommer att delges till konsumenten. *Svensk Kollektivtrafik* är i grunden positiva till ett bonus–malus-system för lätta fordon, men kan inte ta ställning till förslaget då konsekvenserna för kollektivtrafiken inte är utvärderade. *Motormännens Riksförbund* ifrågasätter om systemet alls kan bli den väsentliga ambitionshöjning som är dess syfte eller leda till den

miljövinst som avses. *E.ON Sverige AB* är positiva till införandet av ett bonus–malus-system, som är ett viktigt styrmedel mot målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och visionen om noll nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Däremot ifrågasätts om systemet är tillräckligt ambitiöst. *Volvo Cars* är positiva till ett bonus–malus-system som bidrar till en förnyelse av fordonsparken och därmed till en minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet, men saknar helt förslag och resonemang om trafiksäkerhet i promemorian. *Vätgas Sverige, 2030-sekretariatet, Klimatkommunerna* och *Energiföretagen Sverige* stödjer förslaget men ser behov av kraftfullare nivåer på både bonus och malus. *Statens energimyndighet, Transportföretagen* och *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* avstyrker utformningen av förslaget. *Elbilsalliansen Nissan-Renault* anför att bonus–malus-systemet kan spela en avgörande roll i att bidra till regeringens klimat- och miljöambitioner. För detta krävs dock högre bonusnivåer och större förutsägbarhet i systemet. *Företagarna* anser att malus-delen av förslaget är för omfattande i fråga om nivåerna som avgör hur stor skatten blir, samt att bonus-delen är oproportionerligt liten i förhållande till malus. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* anser att ett bonus–malus-system som förordar energieffektivitet är rätt tänkt, men anser att utredningen inte tillräckligt har beaktat olika konsekvenser. Bland annat borde förslaget ta hänsyn till användningen av hållbara biodrivmedel i förbränningsmotorer. I dag kan exempelvis ett fordon med dieselteknik och fordonstillverkarens godkännande köras på ett drivmedel som består till 100 procent av biodrivmedel. Förslaget blir därmed mer av en teknikstyrning och inte en klimatstyrning. Även *Volkswagen Group Sverige* framför att bonus–malus-systemet inte ger rättvisa incitament för konventionella fordon som drivs med rena eller höginblandade förnybara och hållbara bränslen. Bland transportbilköpare, där det finns ett stort och växande intresse för HVO 100 som en möjlighet att nå fossiloberoende, är denna problematik särskilt relevant. *Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO)* anför att utformningen av malus i praktiken innebär en generell höjning av fordonsskatten. SVEBIO anser vidare att en ökad klimatrelaterad beskattning av vägtrafiken bör läggas på den rörliga kostnaden för drivmedel och att förändringar av beskattningen av elfordonen även bör övervägas. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* hänvisar till de synpunkter av mer principiell natur som lämnades i samband med remiss av utredningens förslag. Där framfördes att det saknas skäl för att, utöver det generella styrmedel som koldioxidskatten utgör, införa ett bonus–malus-system enligt det förslag som har lagts fram. VTI konstaterade att frågan är komplex och att det finns delar av förslaget som behöver analyseras ytterligare. *Konjunkturinstitutet* anför att givet en nationell ambition att få fler miljöbilar på svenska vägar än vad som följer av EU:s koldioxidkrav på nya personbilar bedöms bonus–malus vara både ett motiverat och lämpligt styrmedel. Om det bakomliggande motivet är att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt, är bonus–malus dock mindre lämpat. Det finns risk att den svenska efterfrågan ytterligare förskjuts mot utsläppsnåla bilar och därmed samtidigt ökar biltillverkarnas utrymme att sälja bränsletörstiga bilar i andra EU-länder. En konsekvensanalys av detta efterfrågas. *Power Circle AB* bedömer att

marginalerna i systemet är för små tilltagna. Skulle elbilar bli populära, vilket systemet syftar till, uppstår snabbt ett underskott. *BIL Sweden* och *Svenskt Näringsliv* anser att bonus–malus-systemet kommer att bli kraftigt överfinansierat. *Konjunkturinstitutet* vill betona betydelsen av att de medel som anslås i statsbudgeten är tillräckliga för att täcka de krav på bonusutbetalningar som bilköparnas val leder till. En situation där utställda löften på bonus inte kan uppfyllas skulle undergräva förtroendet för systemet. Givet en önskan att undvika sådana situationer kan systemets belastning på budgeten komma att variera kraftigt. Det finns därför behov av att på förhand utarbeta en plan på hur bonusuttag kraftigt över förväntan ska hanteras budgetmässigt. *TESLA* anser att det i det nuvarande förslaget finns en obalans mellan malus och bonus, eftersom systemet leder till ett betydande överskott. Dessa överskottsmedel är inte öronmärkta för bonusutbetalningar, men de skulle förmodligen behöva vara det. *2030-sekretariatet* anser att det i grunden är positivt att regeringen tar höjd för osäkerheten kring hur stora bonusutbetalningarna blir, men det är viktigt att systemet inte används som ett sätt att få nya intäkter för statskassan utan just för att neutralisera intäkter och utgifter för nya bilar. Genom tidiga och täta kontrollstationer, blir det mindre viktigt att ha ett överfinansierat system, och därmed kan bonusen höjas. *Motorbranschens Riksförbund* anser att en så kraftig överfinansiering som presenteras i förslaget innebär att systemet inte får någon tilltro bland bilköparna, vilket i sig kan leda till att syftet, en fossilfri fordonsflotta 2050, inte uppnås.

#### *Gränsen för när och under hur lång tid det förhöjda koldioxidbeloppet ska tas ut*

*Trafikanalys* anser att det hade varit värdefullt att pröva effekterna av styrmedel som utformats för verkan under längre tid än tre år, framför allt med avseende på andrahandsmarknaden. *Power Circle AB* anser att malus bör tas ut under minst en fyraårsperiod eftersom andrahandsmarknaden i huvudsak uppstår bortom den föreslagna treårsgränsen. Detta skulle ha positiva effekter på systemets långsiktiga finansiering och därmed stabilitet, samt på andrahandsmarknadens funktion. Det möjliggör också en mer ambitiös högsta bonus. *Energigas Sverige* anser att perioden med ett förhöjt koldioxidbelopp måste förlängas till minst fem år. *BIL Sweden*, *Svenskt Näringsliv* och *Volvo Cars* avstyrker att det förhöjda koldioxidbeloppet begränsas till tre år eftersom det riskerar att bromsa upp förnyelsen av den svenska bilparken då attraktiviteten på en fyra år gammal bil ökar. *Volvo Cars* föreslår i stället att samma koldioxidbelopp ska gälla under fordonets hela livslängd. *Motorbranschens Riksförbund* ser också problem med att begränsa det förhöjda koldioxidbeloppet till tre år eftersom en potentiell bilköpare i stället behåller den äldre bilen. För lätta lastbilar och lätta bussar torde detta incitament vara ännu större. Detta ger helt fel signaler till marknaden. Även *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun*, *Föreningen Elbil Sverige*, *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)*, *E.ON Sverige AB*, *Företagarna* och *Energiföretagen Sverige* ifrågasätter effekten av att koldioxidskatten endast tas ut under de första tre åren. *Föreningen Elbil Sverige* anser att systemet inte kommer att påverka

andrahandsmarknaden i önskad utsträckning. *SPBI* och Företagarna bedömer att detta skulle kunna leda till att förnyelsen av fordonsflottan avtar. Företagarna föreslår därför att systemet kompletteras med en skrotningspremie för äldre fordon. Även Föreningen Elbil Sverige föreslår en skrotningspremie för fordon med höga utsläpp.

#### *Nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet*

*Power Circle AB* anser att utformningen av malus är rimlig i fråga om angivna belopp och brytpunkter, men förespråkar en skärpning av förslaget genom en ytterligare brytpunkt för bilar med höga utsläpp. *Energigas Sverige* tillstyrker regeringens förslag att införa ytterligare en malusnivå för bensin- och dieslbilar med koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer. *Energigas Sverige* tillstyrker förslaget att inget förhöjt koldioxidbelopp tas ut för fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol. *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* ifrågasätter om malus med nuvarande utformning har någon styrande effekt alls eftersom skillnaden i malus är relativt liten för huvuddelen av fordon (mindre än en procent av inköpspriset). *Föreningen Gröna Bilister* anför att beloppen i malus-delen bör höjas och att skatten ska tas ut som en registreringskatt. *Föreningen Elbil Sverige* stödjer förslaget i fråga om belopp och gränsvärden, men önskar en generell och stegvis höjning av nuvarande fordonsskatt på 22 kronor per gram koldioxid med 11 kronor per år under kommande fem år för att nå 77 kronor per kilometer för alla fordon i trafik år 2022.

#### *Viktdifferentierat eller icke-viktdifferentierat system*

*Energigas Sverige, Volkswagen Group Sverige, Power Circle AB, Föreningen Gröna Bilister* och *2030-sekretariatet* tillstyrker förslaget att inte tillämpa någon viktdifferentiering i bonus–malus-systemet. De anför bl.a. att dagens system med viktdifferentiering har fått mycket kritik och resulterat i försämrad konkurrenskraft för de fordon som drivs med alternativa drivmedel. Även *Konjunkturinstitutet* ser fördelar med att systemet inte är differentierat med avseende på fordonens vikt. *BIL Sweden, Svenskt Näringsliv, Transportföretagen, Volvo Cars* och *Maskinentreprenörerna* anför bl.a. att förslaget bör ta hänsyn till transportnyttan, vikten för olika fordon och behovet av arbetsfordon i miljöer där framkomlighet och lastförmåga ställer krav på motorstorlek/effekt. *Volvo Cars* anför vidare att ett system som inte tar hänsyn till fordonets vikt kan få negativa konsekvenser för införandet av ny teknik och nollvisionen. *BIL Sweden* motsätter sig även att malus för lätta lastbilar och personbilar baseras på samma gränsvärde (95 gram per kilometer), trots att de bindande koldioxidkraven på EU-nivå skiljer sig åt för dessa fordonsslag. Detta får effekten att lätta lastbilar med högre transportnytta och lägre koldioxidutsläpp per ton kilometer får en mycket hög malus.

#### *Övriga synpunkter*

*Transportstyrelsen* anför att när det gäller skrivningen ”under den tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången” råder vissa oklarheter kring vad det

konkret betyder. Avses på dagen tre år från det att fordonet blir skattepliktigt första gången eller avses vid utgången av motsvarande månad tre år efter att fordonet tagits i trafik första gången? Transportstyrelsen behöver ett klargörande i den delen för att kunna utforma systemet för uttag av fordonsskatt.

**Skälen för regeringens förslag:** Generellt verkande styrmedel, såsom koldioxid- och energiskatterna på drivmedel som sätter ett pris på koldioxidutsläpp respektive energianvändning, utgör viktiga delar i svensk klimatpolitik. Dessa generella ekonomiska styrmedel är teknikneutrala, följer principen om att förorenaren ska betala och bidrar till att klimat- och miljömålen nås på ett kostnadseffektivt sätt. På en i övrigt fullt fungerande marknad skulle koldioxidskatten vara ett tillräckligt styrmedel för att ställa om den svenska fordonsflottan i riktning mot mer koldioxidsnåla fordon. Det finns dock i vissa lägen behov av att komplettera de generella styrmedlen med mer specifika, t.ex. om koldioxidskatten inte kan sättas till den nivå som krävs för att nå en fossilfri fordonsflotta. Även förekomsten av hinder för introduktion av ny teknik, t.ex. otillräckliga incitament att utveckla eller föra fram ny teknik på marknaden, kan motivera stöd till s.k. omogna tekniker genom mer specifika styrmedel, vid valet av bil, så som ett bonus–malus-system.

Vägtrafiken står för ungefär hälften av de svenska växthusgasutsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. För att miljömålsberedningens föreslagna mål ska nås måste vägtrafikens klimatpåverkan minska.

Huvudmotivet för att införa ett bonus–malus-system är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Detta genom det ekonomiska incitament som skapas för nybilsköparen att välja ett fordon med lägre utsläpp per kilometer eller ett fordon som drivs med alternativa bränslen. Systemet kan också förväntas ha en tydlig signaleffekt.

Vad gäller utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) föreslår regeringen följande.

I dag går gränsen för när ett koldioxidbelopp tas ut vid ett fordon utsläpp av koldioxid per kilometer utöver 111 gram vid blandad körning. På EU-nivå regleras koldioxidutsläpp från nya personbilar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Syftet med förordningen är att fastställa krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar som registreras inom unionen för att uppnå unionens övergripande mål att minska växthusgasutsläppen och för att säkerställa en väl fungerande inre marknad. I förordningen fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar. Gränsen för utsläppen kommer att sänkas till 95 gram och ska nås inom EU för alla nya personbilar som registreras från 2021. Gränsen om 95 gram utsläpp av koldioxid per kilometer vid blandad körning är även den som i praktiken i dag gäller för att en normalviktig bil ska omfattas av den femåriga fordonsskattebefrielsen. För att nå EU:s målsättning för koldioxidutsläpp



och även i förlängningen nå den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen är det, så som även utredningen och promemorian bedömde, rimligt att i fordonsskattelagstiftningen sänka gränsen för när koldioxidbelopp ska tas ut till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per kilometer utöver 95 gram. På så sätt blir incitamentet starkare att välja ett fordon med lägre koldioxidutsläpp än vad den nuvarande gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut åstadkommer. Denna gräns kan, så som även skett tidigare, komma att behöva justeras allt efter hand som utsläppsvärdena av koldioxid på grund av teknikutveckling sjunker.

I det nuvarande koldioxidbaserade fordonsskattesystemet är skatten lika hög för alla år fordonet är i trafik. Ett undantag från detta finns för de fordon som uppfyller den femåriga fordonsskattebefrielsen. Enligt direktiven som låg till grund för utredningens förslag angavs att utredaren skulle överväga att utforma malus-delen som en förhöjd årlig fordonsskatt under ett eller flera år i stället för under fordonets hela livslängd. Vissa remissinstanser har förespråkat en registreringsskatt men en sådan skulle inte utredaren överväga eftersom det uppkommer EU-rättsliga problem vid tillämpningen av en sådan. Förslagen som lämnades av såväl utredningen som i promemorian innebar att det förhöjda koldioxidbeloppet i fordonsskatten skulle utgå för utsläpp av koldioxid utöver 95 gram under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Att det förhöjda koldioxidbeloppet skulle utgå i tre år grundades i huvudsak på att nybilsköpare ofta byter bil efter tre år, att tjänstebilar och leasingavtal byts ut respektive löper på tre år samt att styreffekten för de som införskaffar en ny bil vad gäller att välja bil med längre koldioxidutsläpp blir större för en högre fordonsskatt per år under en kortare tidsperiod än samma sammanlagda fordonsskatt utspridd under hela fordonets livslängd. Förslagen synes, även med beaktande av de synpunkter som inkommit, vara väl avvägda i denna del och således förslår även regeringen att det förhöjda koldioxidbeloppet ska utgå i tre år från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången för utsläpp av koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram. *Transportstyrelsen* har fört fram synpunkten att det är oklart vad som menas med ”under de tre första åren” från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången och har efterfrågat ett förtydligande i den delen. Med detta rekvisit ska, enligt regeringen, förstås att ett fordon som blir skattepliktigt för första gången t.ex. den 15 juli 2018 omfattas, om övriga förutsättningar är uppfyllda, av det förhöjda koldioxidbeloppet till och med den 14 juli 2021. Därefter, från och med den 15 juli 2021, är koldioxidbeloppet detsamma som för den befintliga fordonsflottan, dvs. 22 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram.

Den koldioxiddifferentierade fordonsskatten har två huvudsyften, som består i att generera skatteintäkter och att styra mot mer miljöanpassade fordon med lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Grundbeloppet om 360 kronor är till sin karaktär i huvudsak fiskalt medan såväl gränsen för uttag av koldioxidbeloppet samt det kronantal som ingår i beräkningen av koldioxidbeloppet kan ha en sådan miljöstyrande effekt som kan vara önskvärd. I det nuvarande fordonsskattesystemet är koldioxidbeloppet 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för etanol-

och gasbilar, förutom gasol, per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. Regeringen anser att det bör skapas ett starkt incitament att välja en bil med ett lågt koldioxidutsläpp. Ett sådant incitament kan vara att det blir högst kännbart ekonomiskt att köpa ett fordon som har ett högt utsläppsvärde av koldioxid. Det föreslås mot den bakgrunden att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att ett fordon blir skattepliktigt för första gången sätts till summan av 77 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 100 kronor i tillämpliga fall för den del av utsläppen som släpps ut utöver 140 gram. Anledningen till denna utformning av koldioxidbeloppet är att ytterligare förstärka incitamentet att vid inköpstillfället välja bort fordon med höga utsläpp. För de fordon som belastas med ett förhöjt koldioxidbelopp under de tre första åren gäller, från år 4 och framåt, samma belopp vid beräkningen av koldioxidbeloppet som för den befintliga fordonsflottan, dvs. 22 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut utöver 95 gram.

Fordon som kan drivas med etanol eller gas, förutom gasol, kommer för samtliga år de är i trafik att ha samma koldioxidbelopp som motsvarande fordon redan har i dag, dvs. 11 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram. Skälet till att en förhöjning inte införs för dessa fordon är att de kan drivas med drivmedel med lägre utsläpp av fossil koldioxid och därför bör incitamentet för att köpa sådana fordon bevaras.

Det nya bonus–malus-systemet ska komplettera de generellt verkande bränsleskatterna och bidra till minskade koldioxidutsläpp inom transports-sektorn genom att styra mot köp av mer miljöanpassade fordon med lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Systemet bör därför inte relateras till fordonets vikt. Ett system med viktrelatering skulle styra mot fordon med högre bränsleeffektivitet snarare än fordon med lägre bränsleförbrukning. En följd av detta skulle kunna vara att tyngre fordon skulle kunna få lägre malus än ett lättare fordon fast det tyngre fordonets utsläpp per kilometer är högre än det lättare fordonets. Ett system endast beroende av fordonets utsläpp av koldioxid per kilometer bedöms också vara enklare och tydligare.

För alla lätta fordon tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor. För dieseldrivna fordon tillkommer även ett bränsletillägg och ett miljötillägg (se avsnitt 6.2 och 6.3).

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder en ny paragraf 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 6 Lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt

### 6.1 Ökad koldioxiddifferentiering av fordonsskatten

**Regeringens förslag:** Gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per kilometer utöver 95 gram. Nuvarande belopp på 22 kronor respektive 11 kronor som ingår vid beräkningen av koldioxidbeloppet lämnas oförändrade.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Power Circle AB* tillstyrker förslaget om att gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 111 till 95 gram.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag går gränsen för när koldioxidbelopp tas ut vid ett fordons utsläpp per kilometer utöver 111 gram vid blandad körning. I avsnitt 5.3 föreslås, i likhet med vad utredningen föreslog, att koldioxidbeloppet för de nya lätta fordon som ska omfattas av bonus–malus-systemet ska utgå om de vid blandad körning släpper ut koldioxid utöver 95 gram per kilometer. Mot den bakgrunden är det rimligt att även justera gränsen för när koldioxidbeloppet ska börja tas ut för de övriga fordon som sedan tidigare omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet och som inte kommer att omfattas av bonus–malus-systemet. Grundnivån för uttag av en koldioxidbaserad fordonsskatt hamnar då på samma nivå för samtliga fordon.

När det gäller gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut föreslås därför ingen förändring jämfört med vare sig utredningens eller promemorians förslag och inte heller vad gäller storleken på beloppen som ingår vid beräkningen av koldioxidbeloppet. Det innebär att gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut sänks till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per kilometer utöver 95 gram samt att beloppen som ingår vid beräkningen av koldioxidbeloppet om 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för fordon som drivs med etanol eller gas, förutom gasol, lämnas oförändrade. Fordonsskatten för befintlig fordonsflotta och för nya fordon som ingår i bonus–malus-systemet, med undantag för de fordon som under de tre första åren åläggs ett förhöjt koldioxidbelopp, kommer därmed med att ligga på samma nivå vad gäller gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut samt storleken på beloppen som ingår vid beräkningen av koldioxidbeloppet.

#### *Lagförslag*

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 6.2 Bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg

**Regeringens förslag:** Fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet justeras genom att nuvarande bränslefaktor görs om till ett bränsletillägg.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket* vill särskilt framhålla att det är positivt att bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg. Även *Trafikanalys* och *Power Circle AB* ser positivt på förslaget. *Motormännens Riksförbund* avstyrker förslaget och anför följande. Förslaget resulterar i att de absolut smutsigaste fordonen i stället får en lindrigare skattehöjning. Vissa av de mest smutsiga fordonen får till och med sänkt skatt. Detta går tvärt emot utredningens grundsyfte att smutsiga bilar ska betala mer skatt. Resultatet av den nya beräkningsmodellen blir att de smutsigaste bilarna kommer undan medan den som köpt en bränslesnål bil straffas med en procentuellt sett större höjning. Det finns inget skäl att frångå dagens princip om en bränslefaktor för dieslbilar. Det är dessutom svårt att i materialet se hur det nya bränsletillägget tar fasta på bonus-malus-systemets princip att fordonsskatt ska speglas av utsläppen.

**Skälen för regeringens förslag:** Dagens koldioxidbaserade fordonsskatt för dieseldrivna fordon bestäms utifrån följande formel:

$$FS_{diesel} = [360 + CO2belopp * \max(0; CO2värde - CO2gräns)] * BF + MT$$

där 360 utgör grundbeloppet,  $CO2belopp$  är det belopp i kronor som betalas för varje gram utsläpp av koldioxid per kilometer över en viss gräns,  $CO2gräns$  anger denna gräns,  $CO2värde$  är varje enskilt fordon specifika utsläpp av koldioxid per kilometer. BF (bränslefaktor) är en beräkning av energiskattesubventionen (se nedan) och  $MT$  är miljötillägget. Bränslefaktorn uppgår i dagsläget till 2,37.

Bränslefaktorns enda syfte är att kompensera för den lägre energiskatten på dieselbränsle jämfört med bensin, den s.k. energiskattesubventionen. Energiskattesubventionen definieras av vad en dieslbilist slipper att betala i energiskatt på bränslet jämfört med en bensinbilist om de båda kör 1 500 mil per år i ett fordon som i genomsnitt förbrukar 0,6 liter per mil (ett mått på hur mycket ett ”genomsnittligt” dieseldrivet fordon gynnas av den lägre energiskatten på dieselbränsle jämfört med bensin; se Ds 2009:24 Effektivare skatter på klimat- och energiområdet för en uppställning av faktorer som påverkar energiskattesubventionen). Bränslefaktorn beräknas för närvarande enligt:

$$BF = \frac{Fordonsskatt_{utan BF} + Energiskattesubvention}{Fordonsskatt_{utan BF}}$$

Dagens system och utformning av bränslefaktorn för dieseldrivna fordon är en bidragande orsak till fordonsskattesystemets komplexitet. Formeln medför också för det fall miljöstyrningen i fordonsskatte-

systemet skärps, t.ex. genom att koldioxidbeloppet höjs eller koldioxidgränsen sänks, att även bränslefaktorn sänks. Det innebär i sin tur att många relativt bränsletörstiga dieseldrivna fordon kan få sänkt skatt, trots att fordonsskatten för övriga fordon höjs till följd av den ökade miljöstyrningen. Detta resultat är inte önskvärt.

Förslaget som lämnades av utredningen Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33), som utgick från nuvarande fordonsskattesystem och en beräkning av energiskattesubventionen enligt ovan, innebär att en genomsnittlig bränslefaktor används för samtliga år som ett fordon används. Det får till följd att dieseldrivna fordon kommer att få en ganska kraftig beskattning under de första tre åren. Detta beror på att en alltför hög bränslefaktor appliceras på en hög grundläggande fordonsskatt. På motsvarande sätt blir fordonsskatten för låg under år 4 och framåt, eftersom en alltför låg bränslefaktor appliceras på en låg grundläggande fordonsskatt. En sådan lösning är svår att motivera utifrån tanken bakom bränslefaktorn.

Förslaget i nämnda utredning innebär även att ett mer komplicerat fordonsskattesystem kommer att skapas eftersom fordonsskatten kommer att beräknas annorlunda för nya bilar jämfört med befintlig fordonsskatt under hela fordonets livslängd. Om fordonsskatten ändras framöver, t.ex. genom att koldioxidbeloppet eller koldioxidgränsen justeras, medför det att även bränslefaktorn behöver räknas om. Nämnda utrednings förslag med en bränslefaktor som är beräknad som ett genomsnitt under fordonets hela livslängd kan innebära att det kommer att behövas olika bränslefaktorer för olika årsmodeller av fordon beroende på om fordons- eller energibeskattningen förändras. Bilköpare på andrahandsmarknaden som ska bedöma fordonsskattekonsekvenser av olika fordonsval skulle få det särskilt besvärligt, eftersom likadana dieselmotorer då kan ha olika fordonsskatt beroende på årsmodell.

För att skapa ett enklare och mer lättförståeligt fordonsskattesystem samt komma till rätta med de problem som bränslefaktorn i dess nuvarande utformning och i utredningens förslag förorsakar föreslog promemorian och nu även regeringen att bränslefaktorn i stället görs om och formuleras som en del av ett bränsletillägg. Bränslefaktorn ska precis som i dag ses som en schablonmässigt beräknad faktor som syftar till att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin. Den nya formuleringen av bränslefaktorn föreslås vara

$$BF = \frac{\text{Energiskattesubvention}}{160}$$

Energiskattesubventionen beräknas på samma sätt som i dag där 160 motsvarar ungefär det koldioxidvärde i gram per kilometer som korrelerar med en dieselförbrukning i dieselmotorens bil motsvarande 0,6 liter per mil. Denna förbrukning är vad som antas i schablonberäkningen av energiskattesubventionen. Det är därför rimligt att använda motsvarande koldioxidvärde i beräkningen av bränslefaktorns storlek.

I beräkningen för att fastställa energiskatteskillnaden används den preliminärt beräknade energiskatten på bensin år 2018, 44,9 öre per kWh som norm. Denna jämförs med en preliminär energiskatt på dieselbränsle på 26,5 öre per kWh. Energiskatteskillnaden per liter bränsle fastställs

genom en omräkning som tar hänsyn till bränslenas energiinnehåll. Den beräknade energiskatteskillnaden uppgår därmed till ungefär 1,83 kronor per liter. År 2018 beräknas därmed den preliminära energiskattesubventionen, inklusive mervärdesskatt på 25 procent, till 2 061 kronor ( $1,83 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil} \approx 2\,061$ ) vilket ger att den nya bränslefaktorn kan beräknas till 12,88 ( $2\,061/160 \approx 12,88$ ). Den koldioxidbaserade fordonsskatten för dieseldrivna fordon kommer enligt förslaget att bestämmas utifrån följande formel:

$$FS_{diesel} = 360 + CO2belopp * \max(0; CO2värde - CO2gräns) + Bränsletillägg + MT$$

där 360 utgör grundbeloppet,  $CO2belopp$  är det belopp i kronor som betalas för varje gram utsläpp av koldioxid per kilometer över en viss gräns,  $CO2gräns$  anger denna gräns,  $CO2värde$  är varje enskilt fordon specifika utsläpp av koldioxid per kilometer och  $MT$  är miljötillägget. Bränsletillägget är summan av fordonets specifika  $CO2värde$  multiplicerat med den omformulerade bränslefaktorn 12,88. För ett fordon med 160 i  $CO2värde$  innebär detta ett tillkommande belopp motsvarande energiskattesubventionen på 2061 kronor.

Skillnaden gentemot det förslag som lämnades i nämnda utredning och hur fordonsskatten ser ut i dag består i att bränslefaktorn görs oberoende av fordonsskattens storlek. Det innebär att fordonsskattesystemet för dieseldrivna fordon blir enklare och mer lättförståeligt. Omläggningen kommer att underlätta framtida förändringar av miljöstyrningen inom fordonsskattesystemet genom att konsekvenserna, till skillnad från i dag, blir mer logiska och går åt samma håll för alla dieseldrivna fordon som träffas av den koldioxidrelaterade fordonsskatten.

Om regeringen efter lagrådsgranskning av detta förslag och efter lagrådsgranskning av förslaget om reduktionsplikt för biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle väljer att gå vidare med förslagen finns det anledning att i budgetpropositionen för 2018 samlat återkomma i fråga om bränslefaktorns storlek samt följdändringar i det viktbaserade systemet för fordonsskatt.

#### *Lagförslag*

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 7 och 10 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227).

### 6.3 Miljötillägget behålls

**Regeringens bedömning:** Miljötillägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6 behålls.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket*, *Energigas Sverige* och *Föreningen Gröna Bilister* tillstyrker regeringens förslag att behålla miljötillägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6.

**Skälen för regeringens bedömning:** Miljö tillägget är ett fast tillägg som bara tas ut för dieseldrivna fordon. Miljö tillägget tillkom för att fordonsskatten skulle ta hänsyn till att dieseldrivna fordon hade högre utsläpp av kväveoxider och partiklar än bensindrivna fordon. När miljö tillägget infördes uttalades att det skulle kunna tas bort för nya fordon när utsläppskraven i framtiden för bensin- och dieseldrivna fordon bedömdes var tillräckligt näraliggande. Utsläppskraven för Euro 6 innebär att utsläppskraven för partiklar blir samma för bensin- respektive dieseldrivna fordon. Dieseldrivna fordon tillåts även i fortsättningen släppa ut något mer kvävedioxid än bensindrivna fordon men skillnaderna är numera små. Detta vägs upp av att bensindrivna fordon tillåts ha högre utsläpp av kolväten än dieseldrivna fordon. På EU-nivå har tagits fram en testprocedur, Real Driving Emissions (RDE), som innebär att begränsa utsläpp av kväveoxider från dieseldrivna fordon. Testet ska komplettera det test som görs med den nya testkörnykeln WLTP, se avsnitt 6.7, vid typgodkännande av fordon och som mäter bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. RDE-testet innebär att en mätutrustning monteras på fordonet som sedan körs i verklig trafik. Såväl RDE som WLTP kommer att vara obligatoriska för nya typgodkännanden efter den 1 september 2017. RDE-kraven gäller därefter för registrering av nya fordon från den 1 september 2019, vilket innebär att fram till dess går det att registrera fordon som inte har testats med RDE. Som flera remissinstanser påpekat har mätningar visat att de verkliga utsläppen av kväveoxider ofta överstiger tillåtna gränsvärden. Mot bakgrund av att RDE-testet bättre ska överensstämja med verkliga utsläppsvärden av kväveoxider och med beaktande av vad remissinstanserna anfört, dvs. att många fordon tidigare visats sig ha betydligt högre verkliga utsläppsvärden än uppmätta testvärden, görs bedömningen att miljö tillägget bör behållas på dagens nivå även för dieseldrivna fordon som uppfyller Euro 6. Ett nytt övervägande om miljö tillägget ska tas bort för Euro 6 bör ske i ett senare skede när det går att fastställa att dessa fordons utsläppsnivå av kväveoxider är tillräckligt näraliggande utsläppsnivån för bensindrivna fordon.

## 6.4 Den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas

**Regeringens förslag:** Den femåriga fordonsskattebefrielsen för fordon med bättre miljöegenskaper slopas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Föreningen Gröna Bilister* tillstyrker förslaget. *Motormännens Riksförbund* avstyrker förslaget och anför att om klimat-smarta fordon inte subventioneras så väljs de bort. Vidare anförs att det förefaller helt orimligt att bilar som köpts tack vare låga utsläpp i stället blir de som straffas med de procentuellt största skattehöjningarna. *Sveriges Kommuner och Landsting* anför att det är angeläget att en ny enhetlig och allmänt accepterad miljöbilsdefinition snarast etableras om den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas. *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun*, *Klimatkommunerna* och *E.ON Sverige AB* ser det som problematiskt att miljöbilsdefinitionen försvinner och att det inte

beskrivs tydligt vad som ska bli den nya definitionen. *Power Circle AB* noterar att dagens miljöbilsdefinition är viktig för främst offentliga aktörers bilinköp, men anser samtidigt att dagens definition är orimlig att behålla. I stället bör en ny miljöbilsdefinition endast omfatta de fordon som berättigas till bonus. *Elbillsalliansen Nissan-Renault* anser att en tydlig miljöbilsdefinition relaterad till bonusen skulle vara till stöd för att förenkla för privatpersoner att investera i fossilfria fordon. Det skulle även spela en stor roll för offentlig upphandling och som en indikation till företags leasingpolicy.

**Skälen för regeringens förslag:** I kommittédirektiv 2015:59, i vilket regeringen den 28 maj 2015 beslutade att tillsätta en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, uttalades att den femåriga befrielsen från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper skulle slopas om ett bonus–malus-system infördes. Mot bakgrund av att regeringen nu föreslår att ett sammanhållet, renodlat och tydligt bonus–malus-system för lätta fordon ska införas görs bedömningen att den femåriga skattebefrielsen ska slopas, vilket även föreslogs i utredningen Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) och i promemorian. Den femåriga skattebefrielsen gäller dock fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången innan ändringen träder i kraft. Som flera remissinstanser påpekat vilar den nuvarande miljöbilsdefinitionen på samma grund som den femåriga fordonsskattebefrielsen. Det beror på att i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor så hänvisas till att med miljöbil avses en personbil som uppfyller kraven för fordonsskattebefrielse. Förordningen ställer bl.a. upp miljökrav för myndigheters inköp, leasing samt användning av bilar samt för vissa upphandlade vägtransporter och syftar till att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra fordon. Även många privata företag använder denna miljöbilsdefinition vid inköp eller leasing av fordon. Det innebär att när den femåriga fordonsskattebefrielsen försvinner så försvinner även definitionen av vad som är en miljöbil. Det finns därmed anledning att återkomma i fråga om möjligheterna att hitta en annan definition av vad som avses med en miljöbil.

#### *Lagförslag*

Förslaget medför att 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) upphör att gälla.

## 6.5 Uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid och val av koldioxidutsläppsvärde för alternativbränslefordon

**Regeringens förslag:** De hänvisningar, dels om att uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret, dels om vilket koldioxidutsläppsvärde som ska användas för alternativbränslefordonen, som tidigare fanns på flera ställen i vägtrafikskattelagen samlas i en ny paragraf.



**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga remissinstanser har synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Såväl utredningen Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) som promemorian har föreslagit att de hänvisningar, dels om att uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret, dels om vilket koldioxidutsläppsvärde som ska användas för alternativbränslefordonen, som tidigare fanns på flera ställen i vägtrafikskattelagen (2006:227) ska samlas i en ny paragraf. Ändringarna som föreslås är således endast av redaktionell karaktär. Regeringen finner inte skäl att göra en annan bedömning än vad utredningen och promemorian gjort.

#### *Lagförslag*

Förslaget föranleder en ny paragraf 1 kap. 6 b § samt ändringar i 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 6.6 Uppgift om viktad/blandad körning ska användas för laddhybrider

**Regeringens förslag:** Om det i vägtrafikregistret finns uppgift om ett fordons utsläpp av koldioxid vid viktad/blandad körning ska den uppgiften användas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO) anför att om en ägare till en laddhybrid till stor del kör längre sträckor, där eldriften bara står för en liten del av körsträckan, blir utsläppen mycket högre än den officiella siffran i vägtrafikregistret och att regeringen bör ge ett uppdrag till lämplig myndighet att utreda hur laddhybriderna används och om subventionerna till laddhybrider ger avsedd klimatnytta.

**Skälen för regeringens förslag:** Som även nämns i promemorian finns det sedan 2012 ett utsläppsvärde för koldioxid som används enbart för laddhybriderna. Detta utsläppsvärde, viktad/blandad, registrerades inledningsvis för en del bilmodeller vid sidan av utsläppsvärdet blandad körning. Numera registreras för laddhybriderna bara uppgift om koldioxidutsläpp vid viktad/blandad körning i det svenska vägtrafikregistret. Eftersom det för vissa laddhybrider kan finnas uppgift om koldioxidutsläpp både vid blandad körning och viktad/blandad körning som skiljer sig åt och då lagtexten inte anger vilket av dessa värden som ska ligga till grund för beskattningen bör det göras ett förtydligande i denna del. Eftersom det enligt EU:s regelverk är utsläppsvärdet viktad/blandad körning som ska anges i laddhybridernas typgodkännanden och även rapporteras till EU är det lämpligt att det är detta värde som ska utgöra underlag för beskattningen.

#### *Lagförslag*

Förslaget föranleder en ny paragraf 1 kap. 6 b § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 6.7 När det finns flera uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid

**Regeringens förslag:** Om det finns flera uppgifter om ett fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, eller viktad/blandad körning, ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. Om det för andra fordon, dvs. de som enbart kan drivas med bensen eller diesel, finns flera uppgifter om blandad körning i vägtrafikregistret, ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Regeringens förslag innebär dock ett förtydligande av den föreslagna bestämmelsen.

**Remissinstanserna:** *Trafikverket, BIL Sweden* och *Företagarna* anför att förslagens ikraftträdande ligger nära i tiden i förhållande till den nya certifieringsmetoden WLTP och det finns en osäkerhet från biltillverkare över hur stor påverkan WLTP-metoden får på koldioxidvärdet. Nya bilar kommer under en övergångsperiod att få koldioxidvärdet både från WLTP samt omräknat med en matematisk modell kallad COMPAS till dagens NEDC-testmetod. För att minska osäkerheten för biltillverkare kan bonus-malus-systemet beräknas på NEDC-värdet under en övergångsperiod, fram till exempelvis 2020. Företagarna föreslår i stället att införandet av systemet flyttas framåt i tiden, som då kan utformas med hänsyn till de faktiska konsekvenserna av WLTP. *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* anför bl.a. att syftet med att införa 1 kap. 6 b § fjärde stycket vägtrafikskattelagen (2006:227) är att förtydliga att det är utsläppsvärdet enligt den nya WLTP-körcykeln som ska användas vid fastställandet av fordonsskatt men att så som paragrafen föreslås vara utformad så är detta inte tydligt och bestämmelsen riskerar att påverka tillämpningen av andra och tredje styckena. Ett klargörande i denna del behövs och därför föreslås att paragrafen omformuleras och struktureras om, t.ex. genom att fjärde stycket läggs i en egen paragraf och formuleras så att syftet uppnås.

**Skälen för regeringens förslag:** En fordonstillverkare som vill ha en fordonstyp typgodkänd vänder sig med en ansökan till en typgodkännandemyndighet i något av EU:s medlemsländer. Myndigheten prövar då om fordonstypen bl.a. uppfyller samtliga tekniska krav som ställs på den och om utfallet är positivt så utfärdas ett typgodkännandeintyg på fordonstypen. Ett typgodkännande ska bl.a. inkludera uppgift om ett fordons utsläpp av koldioxid i gram per kilometer. En tillverkare som har fått ett typgodkännandeintyg ska utfärda ett intyg om överensstämmelse, s.k. Certificate of Conformity (CoC), för varje fordon som tillverkas av den godkända typen. I detta intyg framgår bl.a. uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning i gram per kilometer. Om fordonet är ett laddhybridfordon så anges i intyget i stället utsläppsvärdet viktad/blandad körning. Dessa uppgifter förs av Transportstyrelsen in i vägtrafikregistret och ligger till grund för bestämmande av fordonsskatt.

EU:s nuvarande testkörnykel, s.k. NEDC (New European Driving Cycle) används när bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ska bestämmas för typgodkännandet. Det har visat sig att den testkörnykeln inte motsvarar verklig körning eftersom bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppet i verklig trafik nästan alltid överstiger környkelns.

Globalt pågår sedan ett antal år tillbaka ett arbete med att ta fram en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp. Metoden kallas Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Den är utformad för att representera typiska körkaraktärstiker runt om i världen och är utvecklad för att vara ett harmoniserat tekniskt regelverk för test av bränsleförbrukning och koldioxidemissioner. Avsikten är att resultaten från mätningar enligt metoden bättre ska motsvara verkliga förhållanden och ge koldioxidutsläppsvärden och bränsleförbrukningsvärden som har bättre koppling till verklig användning. Den nya testkörnykeln enligt WLTP ska användas för nya fordonstyper som typgodkänns efter den 1 september 2017 och för alla nya fordon som registreras efter den 1 september 2018, med undantag för vissa s.k. slutserieundantag. Fordonstillverkare kan även vid den tidpunkt då regelverket för testkörnykeln enligt WLTP publiceras i Europeiska unionens officiella tidning (EUT) välja att vid ansökan om ett typgodkännande testa fordonstyper enligt den nya környkeln. Fordon som testats enligt WLTP-környkeln kommer dock fram till ca 2021 i CoC-intyget ha två uppgifter om blandad körning, dels från környkeln enligt WLTP och dels ett NEDC-värde. NEDC-värdet behövs fortfarande eftersom det ligger till grund för EU:s förordningar 443/2009 (personbilar) och 510/2011 (lätta lastbilar) med utsläppsmål som varje fordonstillverkare ska uppnå. Från ca 2022 kommer nya fordon i CoC-intygen endast ha uppgifter om blandad körning eller viktad/blandad körning från WLTP-testet. I juni 2017 kommer Transportstyrelsen att i den mån det förekommer börja föra in dessa två uppgifter från både WLTP och NEDC om blandad körning och viktad/blandad körning i vägtrafikregistret.

Kunskapen om hur környkeln enligt WLTP påverkar nya fordons koldioxidutsläppsvärden är än så länge begränsad men det är högst sannolikt att detta utsläppsvärde kommer att vara högre än det utsläppsvärde som följer av környkeln enligt NEDC.

I 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227), nedan förkortad VSL, anges att det är fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning som ligger till grund för beräkningen av koldioxidbeloppet. Alla fordon som i dag enbart drivs med bensin eller diesel har endast ett utsläppsvärde av koldioxid för blandad körning. Alternativbränslefordonen, dvs. sådana som även kan drivas med etanol eller med fordonsgas utöver bensin, har i dag dock två olika uppgifter om koldioxidutsläpp för blandad körning, ett för det konventionella drivmedlet (bensin) och ett för alternativbränslet, vilka förs in i vägtrafikregistret. För dessa fordon, följer av 2 kap. 9 § tredje stycket VSL att det är uppgiften om utsläpp av koldioxid vid drift med etanol eller fordonsgas som ska användas vid beräkning av koldioxidbeloppet. För laddhybridfordon är det koldioxidutsläppsvärdet viktad/blandad körning som finns registrerat i vägtrafikregistret och som i dag ligger till grund för beräkning av koldioxidbeloppet. Begreppet utsläpp av koldioxid vid blandad körning förekommer även i 2 kap.

11 a § samma lag som anger vilka fordon som får skattebefrielse under fem år.

Uppgifterna om utsläppsvärdena för koldioxid vid blandad körning och viktad/blandad körning för de fordon som redan är registrerade i vägtrafikregistret baseras som tidigare nämnts på EU:s nuvarande testkörcykel, NEDC. Nya fordonstyper och nya fordon som inom kort kommer ut på marknaden, och som ska typgodkännas enligt den kommande körcykeln WLTP, kommer att i vägtrafikregistret ha uppsättningar av dubbla uppgifter om koldioxidutsläpp vid blandad körning eller viktad/blandad körning som grundas på de båda körcyklerna. För enbart bensin- eller dieseldrivna fordon kommer att finnas en uppsättning av dubbla utsläppsvärden av koldioxid vid blandad körning. Alternativbränslefordonen kommer att ha två uppsättningar av dubbla utsläppsvärden av koldioxid vid blandad körning, två värden vid drift av bensin respektive två värden vid drift med etanol alternativt fordonsgas. Det är för dessa fordon, som nämnts tidigare, uppgiften om utsläpp av koldioxid vid drift med etanol eller fordonsgas som styr beskattningen. Laddhybridfordonen kommer att ha en uppsättning av dubbla värden av koldioxid vid viktad/blandad körning.

Regeringen anser att det är rimligast att det utsläppsvärde som följer av den på EU-nivå senast antagna testkörcykeln också är den som ska få genomslag på beskattningen av fordon. För att i den situation som snart kommer att uppstå med uppsättningar av dubbla utsläppsvärden i vägtrafikregistret, undanröja eventuella tvivel kring vilket utsläppsvärde som ska ligga till grund för bestämmande av fordonsskatt så bör det införas en förtydligande bestämmelse i detta avseende. Det lämpligaste sättet att förtydliga att det är utsläppsvärdet enligt WLTP-körcykeln som ska styra beskattningen är att peka ut att det är det högsta värdet som ska beaktas i det fall det i vägtrafikregistret förekommer flera uppgifter.

Med hänsyn till *Skatteverkets* och *Transportstyrelsens* synpunkter har förtydliganden gjorts på så sätt att det för alternativbränslefordonen anges att det är det högsta värdet, i det fall det förekommer flera uppgifter om utsläpp av koldioxid vid drift av etanol alternativt fordonsgas, som ska beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. För laddhybridfordon förtydligas att det är det högsta värdet, i det fall det förekommer flera uppgifter om viktad/blandad körning, som ska beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. För övriga fordon, som enbart kan drivas med bensin eller diesel, anges att om det finns flera uppgifter om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning ska det högsta av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ett fjärde stycke samt en andra mening i andra respektive tredje styckena i den nya paragrafen 1 kap. 6 b § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 7 Fordonsskattens storlek för motorcyklar ändras

**Regeringens förslag:** Fordonsskatten för motorcyklar ändras från 180 kronor till 360 kronor för ett skatteår.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Statens energimyndighet* tillstyrker att skatten för motorcyklar höjs. *Sveriges Motorcyklister* och *Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund* avstyrker att fordonsskatten för motorcyklar höjs på det sätt som föreslagits och anför bl.a. att principen två hjul-halv avgift vad gäller grundbeloppet även ska gälla i fortsättningen. Fordonsskatten kan dock höjas till 200 kronor för ett skatteår.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nuvarande fordonsskatten för motorcyklar uppgår till 180 kronor per skatteår. Detta belopp har inte ändrats sedan 2006, då motorcyklar inordnades i det fordonsskattesystem där personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar koldioxidifferentieras. För såväl personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar har sedan 2006 fordonsskatten höjts medan fordonsskatten för motorcyklar varit oförändrad. Det finns mot den bakgrunden skäl att höja fordonsskatten även för motorcyklar. Nuvarande skatt om 180 kronor uppgår till halva det belopp som övriga lätta fordon betalar som ett grundbelopp i det koldioxidbaserade systemet. Det är därför rimligt att även motorcyklars fordonsskatt uppgår till samma grundnivå som för övriga av dessa fordon, dvs. 360 kronor för ett skatteår.

### Lagförslag

Förslaget medför en ändring i 2 kap. 6 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 8 Lätta fordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt

**Regeringens förslag:** Fordonsskatten för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade systemet ändras, som en följd av att fordonsskatten höjs i det koldioxidbaserade systemet, med ca 9 procent för dieseldrivna fordon och ca 16 procent för övriga fordon.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Inga remissinstanser har synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Vid ändringar av fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet bör följdändringar göras i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Skälet till detta är att det inte är önskvärt eller rimligt att äldre fordon, som allmänt sett är sämre ur miljösynpunkt, beskattas lindrigare. Eftersom fordonsskatten höjs för de fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet bör således även fordonsskatten höjas för de fordon som beskattas inom det viktbaserade

systemet. Förändringen i det viktbaserade systemet för fordonsskatt bör, för ett fordon med vikt mellan 1 400–1 500 kilogram, ungefär motsvara den beloppsmässiga höjningen för ett genomsnittligt fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. Med hänsyn till den aktuella höjningen av fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet bör skatten höjas i det viktbaserade systemet med ca 9 procent för dieseldrivna lätta fordon och ca 16 procent för övriga lätta fordon. Ändringen innebär att grundbeloppen och flertalet tilläggsbelopp höjs i det viktbaserade systemet för fordonsskatt.

### *Lagförslag*

Förslaget medför ändringar i bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

## 9 Betalning av tillkommande skatt i vissa fall

**Regeringens förslag:** Gränsen för när tillkommande fordonsskatt, som föranleds av en lagändring, inte behöver betalas ändras till om skatten understiger 1 500 kronor.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det är positivt att beloppet för tilläggsdebitering höjs till 1 500 kronor eftersom det för såväl enskilda som myndigheten underlättar hanteringen av ändrad fordonsskatt.

**Skälen för regeringens förslag:** Skatteår, skatteperioder och betalningsmånader avseende fordonsskatt bestäms efter den sista siffran i fordonets registreringsnummer. Eftersom det finns tio siffror finns det följaktligen tio olika månader per år, för fordon för vilka fordonsskatten betalas för ett skatteår, som kan utgöra betalningsmånad. För fordon som betalar fordonsskatt uppdelat på skatteperioder utgör dock samtliga månader under ett år betalningsmånader. Det innebär att Transportstyrelsen har ett någorlunda jämnt flöde under alla årets månader för utskick av fakturor såvitt gäller betalning av ordinarie fordonsskatt.

Om det sker en lagändring som innebär att fordonsskatten ska tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, ska tillkommande skattebelopp betalas från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret eller om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden. För samma tid ska överskjutande skattebelopp som har betalats återbetalas. Tillkommande skatt ska betalas senast 30 dagar efter det att skatteändringen har trätt i kraft. Oavsett vid vilken tidpunkt en lagändring träder i kraft så kommer det, på grund av samtliga fordons rullande skatteår respektive skatteperioder, innebära att en mycket stor andel av fordonsägarna antingen kommer att behöva betala tillkommande skatt eller få återbetalning. För att minska antalet tilläggsdebiteringar och

återbetalningar av små belopp som kan uppkomma i en sådan situation så behöver en fordonsägare enligt nu gällande bestämmelser inte betala skatten om den understiger 200 kronor. Återbetalning behöver inte göras av belopp som understiger 100 kronor. De förslag som lämnas i avsnitt 6 och 8 och som påverkar lätta fordon i både det koldioxidbaserade- och viktbaserade fordonsskattesystemet innebär att ett mycket stort antal fordon i nu befintlig fordonsflotta kommer att få en höjd fordonsskatt från dagen när de nya bestämmelserna träder i kraft och därmed även tilläggsdebiteras skatt. För att göra övergången till den skärpta beskattningen mjukare förslås att de fordon som kommer att få en sådan tillkommande skatt som understiger 1 500 kronor inte kommer att tilläggsdebiteras. Genom att den nuvarande gränsen föreslås höjas till 1 500 kronor kommer de flesta fordon i den nuvarande fordonsflottan att inte tilläggsdebiteras. Fordonsskattehöjningen kommer i stället först få genomslag vid det tillfälle när nästa skatteår eller skatteperiod för varje enskilt fordon infaller och det då är dags att betala den ordinarie fordonsskatten. Den nu gällande beloppsgränsen om 200 kronor kommer dock alltså att gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Beloppsgränsen som gäller för när återbetalning inte behöver göras ändras inte.

#### Lagförslag

Förslaget medför en ändring i 5 kap. 14 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

## 10 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Den femåriga skattebefrielsen gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före den 1 juli 2018.

Den nuvarande beloppsgränsen för betalning av tillkommande skatt i vissa fall gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 juli 2018.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Statens energimyndighet* tillstyrker systemets start den 1 juli 2018. *Motorbranschens Riksförbund* föreslår att systemet ska träda i kraft tidigast den 1 januari 2019 för att systemet ska vara harmoniserat med EU:s regelverk gällande ny körcykel. Även *Volvo Cars* anser att regeringen antingen bör vänta med införande till 1 januari 2019 då Europeiska kommissionen, medlemsländerna och fordonsbranschen gemensamt rekommenderat att kommunikation av koldioxidvärden ska övergå till WLTP. *Volvo Cars* anser även att effekten av den nya körcykeln underskattas i promemorian. *Svenskt Näringsliv* saknar en analys av alternativ där ett eventuellt bonus–malus-system införs först när det står klart vilka effekter den kommande WLTP-körcykeln kommer

att få för fordons koldioxidutsläpp. *Företagarna* föreslår att förslagets utformning bör ses över ytterligare för att undvika att det blir kontraproduktivt, att det drabbar vissa branscher särskilt hårt samt att de totala skattpålagorna för fordonsägare blir för stora. *Volkswagen Group Sverige* anser också att det finns behov av att ytterligare utreda de sammanlagda konsekvenserna av systemet, samt effekten av införandet av WLTP, både i termer av konsekvenserna för kunderna, för miljön och de statsfinansiella konsekvenserna, innan systemet eventuellt införs. *TESLA* anser att en snabb implementering bör prioriteras för att inte hämma den svenska marknaden för nollemissionsfordon i onödan. Med ikraftträdande enligt förslaget uppstår ett gap mellan förslag och implementering på ett och ett halvt år, som kommer att bromsa in utvecklingen på marknaden då konsumenter väljer att vänta tills de nya reglerna träder i kraft.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1, Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor, volym 1a, avsnitt 1.1) uttalat att ett bonus–malus-system ska införas senast den 1 juli 2018 och ser nu inte anledning att försena införandet. Med hänsyn till den tid som behövs för anpassning av Transportstyrelsens system för uttag av fordonsskatt bedöms att ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Den femåriga skattebefrielsen gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före den 1 juli 2018.

Den nuvarande beloppsgränsen om 200 kronor för betalning av tillkommande skatt i vissa fall gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 juli 2018.

## 11 Utvärdering av bonus–malus-systemet

**Regeringens bedömning:** En utvärdering bör göras i ett tidigt skede efter att bonus–malus-systemet trätt i kraft.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet*, *Transportstyrelsen*, *Trafikanalys*, *Föreningen Gröna Bilister* och *Power Circle AB* tillstyrker förslaget. *Naturvårdsverket* understryker vikten av att utvärdera bonus–malus-systemet varje år med början efter att systemet fungerat i ett år då det är mycket svårt att konsekvensanalysera det föreslagna bonus–malus-systemet innan det har införts. *Naturvårdsverket* och *Transportstyrelsen* anser också att det är viktigt att man redan nu pekar ut vem som ska ansvara för utvärderingen. *Statens energimyndighet* anser att det bör fastläggas vilka aspekter utöver effekterna på importen av lätta fordon som ska utvärderas. *Power Circle AB* föreslår att en första kontrollstation bör äga rum redan i början av 2019. *Konjunkturinstitutet* menar att det finns ett stort behov av tidig utvärdering samt en beredskap för att justera systemets styrka och utformning. *Föreningen Elbil Sverige* föreslår att systemet bör utvärderas efter två år. Nivåerna för den årliga koldioxidskatten kan behöva justeras



vid införande av WLTP. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ställer sig bakom regeringens bedömning av behovet av en tidig utvärdering, med tillägget att uppföljning även bör göras i ett senare skede, eftersom effekterna av systemet kan uppstå på längre sikt. *E.ON Sverige AB* föreslår regelbundna uppföljningar där det ges möjligheter att justera systemets parametrar, för att säkerställa att systemet styr mot de uppsatta målen om en fossiloberoende fordonsflotta. *Elbilsalliansen Nissan-Renault* förespråkar en första kontrollstation efter ett år och efter det ett system med en överblickbar och kontinuerlig treårshorisont, där förändringar sker med tre års varsel.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringens förslag bedöms sammantaget stimulera till val av mer miljöanpassade lätta fordon. Detta bedöms på sikt leda till lägre totala koldioxidutsläpp från transportsektorn. Bonus–malus-systemet kan därför bli ett viktigt komplement till bränsleskatterna och andra styrmedel för att kunna nå det föreslagna målet om att minska vägtrafikens utsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Det finns dock uppenbara svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon och hur det sedan påverkar koldioxidutsläppen från transportsektorn i sin helhet som beror på en rad ytterligare faktorer. Några sådana faktorer är oljepris, teknisk utveckling samt den allmänna konjunkturutvecklingen. En annan faktor som kan påverka koldioxidutsläppen från transportsektorn är om den totala fordonsparken ökar eller om handeln med äldre fordon mellan Sverige och andra EU-länder ökar. Slutligen kan den framtida utvecklingen påverka statsbudgeten, dels genom minskade skatteintäkter när färre köper ett fordon belagt med förhöjd fordonsskatt, dels om fler väljer mer miljöanpassade fordon som är berättigade till bonus. Det bedöms viktigt att ett system som ska styra mot en fossiloberoende fordonsflotta och i förlängningen minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn inte totalt sett subventionerar nybilsköp.

Hur stark styrning och vilka beteendeffekter systemet slutligt föranleder är av flera anledningar svårt att veta men för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel som styr mot en fordonsflotta med mer miljöanpassade fordon bedöms att en utvärdering av systemet i ett tidigt skede bör genomföras.

## 12 EU-rättsliga aspekter

Lagförslagen anmäls till Europeiska kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster<sup>6</sup>. Enligt nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om

<sup>6</sup> EUT L 241, 17.9.2015, s. 1–15.

tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte.

## 13 Konsekvensanalys

### 13.1 Inledning

Utredningens huvudförslag om ett bonus–malus-system för lätta fordon syftar till att påverka köparnas val av fordon. Förslagen i föregående promemoria och i denna lagrådsremiss innebär justeringar av utredningens förslag. Utredningens förslag kan därmed ses som alternativa handlingsalternativ. Till exempel föreslås en annorlunda utformning av det förhöjda koldioxidbeloppet. Förändringar föreslås också inom det befintliga koldioxidbaserade fordonsskattesystemet och inom det vikt-baserade fordonsskattesystemet. Förändringen av bränslefaktorn föreslås för att skapa ett mindre komplicerat fordonsskattesystem och för att underlätta framtida förändringar av såväl det förhöjda koldioxidbeloppet som den ordinarie fordonsskatten för lätta dieselfordon. Utöver justeringarna avseende den förhöjda fordonsskatten föreslås också ändringar avseende bonus där det föreslås en ny förordning som bygger på nuvarande förordning om supermiljöbilspremie, de förslag som utredningen lämnat samt synpunkter som remissinstanserna framfört vid remitteringen av utredningens förslag. Det är jämfört med gällande rätt som förändringarna är beskrivna i konsekvensanalysen och detta bör ses som ett nollalternativ. Konsekvensanalysen redovisar förslagens effekter för företag i den omfattning som är nödvändig i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig. *Regelrådet* finner brister i redovisningen, exempelvis när det gäller alternativa lösningar, påverkan på andra kostnader och verksamhet samt särskilda hänsyn till små företag. *Trafikanalys* och i viss utsträckning *Motorbranschens Riksförbund* efterfrågar en bredare analys av hur förslaget påverkar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. *BIL Sweden* och *Volkswagen Group Sverige* saknar en analys av hur bonus–malus-systemet kan bidra till målet om att utsläppen från transporterna ska minska med 70 procent till 2030. Regeringens bedömning är att konsekvensanalysen med nuvarande innehåll och omfattning uppfyller gällande krav på konsekvensanalyser.

#### 13.1.1 Förändringar inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt

Genom förändringarna som föreslås av det befintliga fordonsskattesystemet påverkar förslaget företag och enskilda som äger lätta fordon (personbilar klass I och II, lätta lastbilar och lätta bussar). Även motorcyklar påverkas av förslaget i utredningens betänkande men

föreslås i det nuvarande förslaget inte inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Motorcyklar föreslås dock likt utredningen föreslagit få en höjd fordonsskatt från 180 till 360 kronor per år. Den befintliga fordonsskatten utgörs av en grundnivå för uttag av en koldioxidbaserad fordonsskatt och omfattar samtliga fordon som omfattas av det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. De fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt är personbilar klass I som är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006, men som uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Även personbilar klass II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar som har blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2010 beskattas inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. Inom den ordinarie fordonsskatten är koldioxidbeloppet oförändrat på 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för fordon som drivs med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol. Dock föreslås en sänkning av gränsen för när koldioxidbelopp börjar tas ut från 111 till 95 gram koldioxid per kilometer. För fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt är nivån på höjningen beroende av fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och vilken typ av drivmedel fordonet kan drivas med. Fordonsskatten för en bensindriven personbil föreslås exklusive förhöjd fordonsskatt (malus), likt utredningens förslag, höjas med som mest 352 kronor per år. De allra flesta ägare till bensinfordon får denna höjning. Fordonsskattehöjningen blir lägre för fordon drivna på bensin med ett utsläppsvärde under 111 gram koldioxid per kilometer. För en personbil som kan drivas med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, och som släpper ut 111 gram koldioxid per kilometer eller mer innebär förslaget en höjning av fordonsskatten med 176 kronor per år. Fordonsskatten för fordon som drivs med bensin, etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, och som högst släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer påverkas inte av förslagen. För fordon som drivs med bensin, etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol innebär förslagen heller inga förändringar gentemot utredningens förslag.

För dieseldrivna fordon gör den nuvarande utformningen av bränslefaktorn att effekten av den förändrade beskattningen på olika fordon inte är lika tydlig. Utredningens förslag skulle ge högre fordonsskatt för alla dieseldrivna fordon med ett koldioxidutsläpp i gram per kilometer mellan 99 och 173 samt sänkt fordonsskatt för övriga dieseldrivna fordon. Förslaget i avsnitt 6.2 i fråga om att omarbete bränslefaktorn till ett bränsletillägg innebär att alla dieseldrivna fordon med koldioxidutsläpp i gram per kilometer mellan 39 och 186 får höjd fordonsskatt medan övriga får sänkt fordonsskatt. Förslaget innebär också att samtliga dieseldrivna fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt kommer att beskattas utifrån dess koldioxidutsläpp. Den föreslagna höjningen i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt är som högst för dieseldrivna fordon med utsläpp på 111 gram koldioxid per kilometer. Förslaget innebär för ett sådant fordon en höjning med knappt 1 300 kronor per år. Slutligen innebär omformuleringen av bränslefaktorn att effekterna vid eventuella framtida höjningar eller sänkningar av gränsen för när koldioxidbelopp börjar tas ut blir logiska.

Logiken framöver innebär då att en sänkt gräns ger höjd fordonsskatt och höjd gräns ger sänkt fordonsskatt för alla dieseldrivna lätta fordon som är över gränsen, oberoende av fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. För fler exempel på hur den koldioxidbaserade fordonsskatten förändras till följd av förslagen se Tabell 13.1.

Omläggningen till ett additivt bränsletillägg gör därmed det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet mer lättförståeligt och förutsägbart vid eventuella framtida justeringar och ökar förutsättningarna för att på ett konsekvent sätt i framtiden förändra miljöstyrningen. Förändringen underlättar även för framtida kalibreringar av bonus–malus-systemet vid nybilsköp.

Förslaget om att slopa den femåriga skattebefrielsen för mer miljöanpassade lätta fordon påverkar inte de fordon som redan är i trafik. Däremot kommer inga nya fordon att få skattebefrielsen efter förslagets ikraftträdande. De fordon som drivs av annat bränsle än dieselbränsle och som får befrielsen har ofta relativt låga utsläpp av koldioxid per kilometer och betalar därmed enbart grundbeloppet om 360 kronor i årlig fordonsskatt. För framtida köpare av sådana fordon innebär förändringen en ökad fordonsskatt med totalt 1 800 kronor under fordonets fem första år i trafik. Fordon som inte kan drivas på dieselbränsle utgjorde ca 40 procent av alla nyregistrerade lätta fordon som kvalificerade sig för fordonsskattebefrielse 2015. För dieseldrivna fordon är värdet av befrielsen högre eftersom fordonsskatten för dessa innehåller ytterligare komponenter. Värdet för fordonsskattebefrielsen för dieseldrivna fordon skulle med den gamla utformningen av bränslefaktorn ofta uppgå till cirka 1 100 kronor per år eller 5 500 kronor för fem år. Efter förändringarna bedöms det hypotetiska värdet av fordonsskattebefrielsen för dieseldrivna fordon till ungefär 1 800 kronor per år eller 9 000 kronor under samtliga fem år.

Förslaget om att behålla miljötillägget för dieseldrivna fordon även om de uppfyller utsläppskraven för Euro 6 innebär ingen förändring gentemot gällande rätt men dock gentemot utredningens förslag. För ägare av sådana dieseldrivna fordon innebär förslaget att miljötillägget även fortsättningsvis kommer att uppgå till 250 kronor per år.

Förslaget innebär också en höjning av beloppet för när fordonsägare tilläggsdebiteras fordonsskatt (se avsnitt 9) från 200 kronor till 1 500 kronor. Detta medför att vissa fordonsägare påverkas av skatteförändringarna upp till ett år efter förslagets ikraftträdande.

**Tabell 13.1 Exempel på nuvarande fordonsskatt och fordonsskatt efter förändring för befintliga lätta fordon inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt, samt nya lätta fordon från år 4**

kronor per år

Fordon	Nuvarande fordonsskatt	Föreslagen fordonsskatt	Förändring av fordonsskatten
Bensindriven (95 g/km)	360	360	0
Bensindriven (111 g/km)	360	712	+352
Bensindriven (150 g/km)	1 218	1 570	+352
Bensindriven (200 g/km)	2 318	2 670	+352
Alternativbränsle driven (95 g/km)	360	360	0
Alternativbränsle driven (111 g/km)	360	536	+176
Alternativbränsle driven (150 g/km)	789	965	+176
Alternativbränsle driven (200 g/km)	1 339	1 515	+176
Dieseldriven (95 g/km)	1 103	1 834	+730
Dieseldriven (111 g/km)	1 103	2 392	+1 288
Dieseldriven (150 g/km)	3 137	3 752	+615
Dieseldriven (200 g/km)	5 744	5 496	- 248

### 13.1.2 Förändringar inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt

För samtliga personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade systemet för fordonsskatt föreslås att fordonsskatten höjs. Den föreslagna höjningen är ca 9 procent för dieseldrivna fordon och ca 16 procent för övriga. Detta innebär att fordonsskatten höjs med 351 kronor för en bensindriven personbil klass I som väger mellan 1 401 och 1 500 kilogram. För en dieseldriven personbil klass I som väger mellan 1 401 och 1 500 kilogram, innebär förslaget att fordonsskatten höjs med 513 kronor. Även lätta lastbilar och lätta bussar inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt föreslås få motsvarande procentuella höjningar. Jämfört med utredningens förslag innebär detta en högre fordonsskattehöjning för dieseldrivna fordon samt en något lägre fordonsskattehöjning för övriga fordon.

Höjningen i det viktbaserade systemet för fordonsskatt bedöms ungefär avspegla ett typiskt bensin- respektive dieseldrivet fordons beloppsmässiga höjning inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt.

### 13.1.3 Införande av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) i bonus–malus-systemet för nya lätta fordon

Förslaget innebär ett förhöjt koldioxidbelopp på totalt 77 kronor (inklusive 22 kronor genom den ordinarie fordonsskatten) under bilens tre första år för bensin- och dieseldrivna lätta fordon med utsläpp över 95 men under 140 gram koldioxid per kilometer. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon med koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer

förlås ett tillkommande koldioxidbelopp om 23 kronor per gram för de gram som överstiger 140 gram koldioxid per kilometer. Det maximala koldioxidbeloppet utgår därmed med 100 kronor per gram. Bränslefaktorn föreslås även omformuleras och bli en del av ett bränsletillägg som endast påverkar den ordinarie fordonsskatten. Detta skiljer sig i vissa delar från utredningens huvudförslag.

Utredningen föreslog ett förhöjt koldioxidbelopp på 80 kronor under tre år som skulle tas ut för fordon med koldioxidutsläpp utöver 95 gram per kilometer. För nya bensin- och dieseldrivna fordon innebär alltså nuvarande förslag förändringar gentemot utredningens betänkande. För nya fordon som kan drivas med etanol eller gas annan än gasol innebär förslaget däremot inga förändringar gentemot utredningens förslag. Inte heller fordon med koldioxidutsläpp per kilometer på 95 gram eller lägre påverkas i denna del av de föreslagna förändringarna (dieseldrivna lätta fordon påverkas dock av att bränslefaktorn omarbetas till ett bränsletillägg i systemet för koldioxidbaserad fordonsskatt).

Till exempel får ett nyregistrerat dieseldrivet fordon som uppfyller kraven för Euro 6 med ett koldioxidvärde på 130 gram per kilometer 6 225 kronor i total fordonsskatt under de tre första åren enligt utredningens förslag utan viktdifferentiering  $[(360+80*(130-95))*1,97=6225]$ . Det nyregistrerade fordonet hade i det nuvarande systemet för fordonsskatt fått en årlig fordonsskatt på 2 093 kronor. Med nuvarande förslag uppgår den förhöjda fordonsskatten samt ordinarie fordonsskatt till 4 979 kronor per år  $[360+77*(130-95)+12,88*130+250]$ . Något schematiskt får dieseldrivna fordon med koldioxidutsläpp under 111 gram något högre total fordonsskatt under de tre första åren medan dieseldrivna fordon med koldioxidutsläpp från 111 gram per kilometer får lägre total fordonsskatt under de tre första åren jämfört med utredningens icke-viktdifferentierade förslag. Många dieselfordon föreslås därmed i nuvarande förslag få lägre initial malus men i stället en något högre, årligt återkommande fordonsskatt.

Bl.a. *Trafikanalys* har konstaterat att utredningens betänkande saknar konsekvensanalys utifrån att lätta lastbilar och lätta bussar med förslagets utformning kommer att få en betydande skattehöjning jämfört med dagens system. För en typisk nyare lätt lastbil (de är oftast dieseldrivna) innebär förslaget att den årliga fordonsskatten år 1–3 uppgår till knappt 10 000 kronor. För en större lätt lastbil med skattevikt mellan 3 och 3,5 ton skulle skatten uppgå till 15 000–20 000 kronor per år i och med utredningens förslag och kommer enligt nuvarande förslag att uppgå till ungefär 14 000 kronor per år under de tre första åren.

För ytterligare exempel på hur förslaget om ett förhöjt koldioxidbelopp påverkar den totala fordonsskatten för nyregistrerade lätta fordon med fordonsår 2018 eller senare, se Tabell 13.2 nedan. I tabellen framgår den totala fordonsskatten för ett antal olika fordonstyper under fordonets tre första år (kolumn A) och vad detta innebär i termer av förhöjd fordonsskatt (kolumn B). Den förhöjda fordonsskatten omfattar endast lätta fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare och är ett tillägg till ordinarie fordonsskatt.

**Tabell 13.2 Exempel på förhöjd fordonsskatt för lätta fordon med fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare**

kronor per år, före och efter föreslagna förändringar

Fordon	1	Föreslagen fordonsskatt år 1-3 <sup>1</sup>	2	Förhöjd fordonsskatt år 1-3
Bensindriven (95 g/km)		360		0
Bensindriven (111 g/km)		1 592		880
Bensindriven (150 g/km)		4 825		3 255
Bensindriven (200 g/km)		9 825		7 155
Alternativbränsle driven (95 g/km)		360		0
Alternativbränsle driven (111 g/km)		536		0
Alternativbränsle driven (150 g/km)		965		0
Alternativbränsle driven (200 g/km)		1 515		0
Dieseldriven (95 g/km)		1 834		0
Dieseldriven (111 g/km)		3 272		880
Dieseldriven (150 g/km)		7 007		3 255
Dieseldriven (200 g/km)		12 651		7 155

<sup>1</sup>Föreslagen fordonsskatt år 1-3 inkluderar även förändringar av ordinarie fordonsskatt, se Tabell 13.1.

### 13.1.4 Förändringar av bonus

Lagrådsremissen innehåller förslag på en bonus som ska ersätta dagens supermiljöbilspremie. Den föreslagna bonusen innebär ett maximalt bonusbelopp om 45 000 kronor för nollemissionsbilar. Från nollemission föreslås sedan bonusen minska med 625 kronor per ytterligare gram i fordonets koldioxidvärde upp till ett utsläppsvärde på 60 gram koldioxid per kilometer. Här utgår bonus med 7 500 kronor. Detta innebär att fordon med koldioxidutsläpp under 40 gram per kilometer kan få en högre bonus än tidigare. För fordon med koldioxidutsläpp över 40 gram per kilometer men inte högre utsläpp än 50 gram per kilometer sänks i stället bonusen något. Då gränsen för när bonus ska utbetalas föreslås höjas från 50 till 60 gram koldioxid per kilometer får även fordon i detta intervall enligt förslaget en bonus. Slutligen innebär förslaget att även gasbilar berättigas en bonus med minst 7 500 kronor.

## 13.2 Offentligfinansiella effekter

Sammantaget bedöms förslagen preliminärt öka skatteintäkterna 2018 med 0,90 miljarder kronor (halvårseffekt), 2,67 miljarder kronor 2019 och 3,91 miljarder kronor 2020. Anslagsnivån för bonus bedöms preliminärt kräva ett begränsat anslag andra halvåret 2018 då premien föreslås betalas ut med sex månaders fördröjning. För 2019 bedöms bonusutbetalningarna preliminärt uppgå till 0,93 miljarder kronor. I denna fråga finns det anledning att återkomma i samband med budget-

propositionen för 2018. Bonus–malus-systemet exklusive övriga förändringar av fordonsskatten bedöms totalt ge ett överskott 2018 med 0,41 miljarder kronor och 2019 med 0,22 miljarder kronor. Intäkterna och de prognostiserade kostnaderna för bonus från bonus–malus-systemet redovisas i Tabell 13.3.

Utformningen av det förhöjda koldioxidbeloppet under fordonets tre första år omarbetas för dieselfordon i nuvarande förslag jämfört med utredningens förslag. Förslaget innebär generellt en något lägre beskattning av nya dieselfordon under fordonens tre första år, men i stället en i genomsnitt något högre fordonsskatt från år 4 och därefter. Enligt förslaget bedöms skatteintäkterna från den förhöjda fordonsskatten 2018 uppgå till 0,41 miljarder kronor för att sedan öka till 1,15 miljarder kronor 2019 och 1,84 miljarder kronor 2020. Den del av intäkterna som härrör från den förhöjda fordonsskatten är lägre jämfört med utredningens förslag. Det beror dels på att nya dieseldrivna fordon föreslås beskattas på ett annorlunda sätt, dels på att de genomsnittliga utsläppen per kilometer för nya fordon bedöms vara lägre 2018 när systemet föreslås träda i kraft jämfört med utsläppen 2015 som utredningens bedömning vilar på. De genomsnittliga utsläppen från nya fordon har minskat varje år under de senaste tio åren<sup>7</sup> och på grund av detta antas alltså att de genomsnittliga koldioxidutsläppen per kilometer från nya fordon kommer att vara lägre 2018 än de var 2015. Detta bedöms ge lägre intäkter från den förhöjda fordonsskatten.

En fordonstillverkare som vill ha ut en fordonstyp på marknaden måste med beaktande av olika tekniska krav få ett typgodkännande för fordonstypen. EU:s nuvarande testkörscykel, den s.k. NEDC (New European Driving Cycle) används när bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ska bestämmas för typgodkännandet. Globalt pågår ett arbete med att ta fram en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp. Metoden kallas Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Fordon med typgodkännanden efter den 1 september 2017 och alla nya fordon som registreras efter den 1 september 2018, med undantag för vissa s.k. slutserieundantag, kommer att typgodkännas med den nya körcykeln. Det går inte att med säkerhet fastställa hur de uppmätta utsläppen av koldioxid kommer att påverkas när den nya testkörcykeln införs. Det är dock möjligt, mot bakgrund av att testcykeln införs för att bättre motsvara verkliga körförhållanden, att utsläppsvärdet för koldioxid i genomsnitt kommer att öka. Vid beräkningen av de offentligfinansiella effekterna antas därför för nya fordon att WLTP i genomsnitt leder till tio procents högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med den nuvarande körcykeln.

Med en statisk beräkning skulle nya intäkter från den förhöjda fordonsskatten vara liknande för varje enskilt år. Utredningen bedömer dock att intäkterna sjunker över tid till följd av att nya fordon i genomsnitt kommer att ha lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Ett sådant antagande bedöms rimligt givet den historiska utvecklingen samt systemets styrfunktion mot fordon med lägre koldioxidutsläpp per

<sup>7</sup> Trafikverket, PM Vägtrafikens utsläpp 160223



kilometer. Antagandet är ett avsteg från Finansdepartementets beräkningskonventioner om fasta skattebaser.

Vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer. För den ordinarie fordonsskatten som avser hela beståndet lätta fordon, inte bara nyregistrerade, antas i enlighet med Finansdepartementets befintliga beräkningskonventioner att personbilar ägs av fysiska personer och lätta lastbilar ägs av juridiska personer.

Sammantaget är osäkerheterna stora. Det finns bl.a. uppenbara svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon och i vilken omfattning den nya körcykeln WLTP påverkar utsläppen av koldioxid per kilometer för nya fordon. Den framtida utvecklingen kan påverka statsbudgeten på intäktssidan genom minskade skatteintäkter om färre köper ett fordon belagt med förhöjd fordonsskatt. Om WLTP leder till större öknningar av de genomsnittliga utsläppen per kilometer från nya fordon kan systemet i stället leda till högre intäkter än beräknat. Statsbudgeten kan även påverkas på utgiftssidan om fler väljer mer miljöanpassade fordon berättigade till bonus. Till exempel har anslagen till den nuvarande supermiljöbilsbonusen tidigare behövt höjas under innevarande budgetår för att efterfrågan på supermiljöbilar överträffat tidigare prognoser. Hur stark styrning och vilka beteendeffekter systemet slutligt föranleder är av flera anledningar svårt att veta. För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel är därför den utvärdering av det nya bonus–malus-systemet som föreslås genomföras i ett tidigt skede viktig för framtida justeringar.

Anslagsnivån för bonus läggs slutligt fast i budgetpropositionen för 2018 men bedöms preliminärt kräva ett begränsat anslag andra halvåret 2018 då premien föreslås betalas ut med sex månaders fördröjning. För 2019 bedöms bonusutbetalningarna preliminärt uppgå till 0,93 miljarder kronor. Prognostiserad kostnad för bonus är bl.a. bedömd utifrån fördelningen över bilar som registrerades under 2015 och utredningens prognos över antalet bonusbilar för åren 2018–2020. Anslaget för supermiljöbilspremier har i budgetpropositionen för 2017 förlängts till 2017 i avvaktan på ett planerat införande av bonus–malus-systemet. Regeringen avser att återkomma till frågan i budgetpropositionen för 2018.

**Tabell 13.3 Intäkter från malus (förhöjd fordonsskatt) samt prognostiserad kostnad för bonus från den 1 juli 2018**

miljarder kronor

	2018	2019	2020
Intäkt från malus (förhöjd fordonsskatt) under fordonets tre första år <sup>1</sup>	0,41	1,15	1,84
Kostnad för bonus till nya fordon <sup>2</sup>	0	-0,93	-1,23
<b>Summa</b>	<b>0,41</b>	<b>0,22</b>	<b>0,61</b>

<sup>1</sup> För nya fordon antas att den nya testcykeln WLTP i genomsnitt leder till 10 procent högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med nuvarande körcykel.

<sup>2</sup> Utgår från Bonus–malus-utredningens prognos över antalet bonusbilar och utifrån beräkningar av regeringskansliet.

Förslagen om höjd fordonsskatt inom den befintliga fordonsskatten bedöms öka skatteintäkterna med sammanlagt 0,49 miljarder kronor 2018. Av dessa skatteintäkter är 0,40 miljarder kronor intäkter från det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet inklusive slopandet av den femåriga fordonsskattebefrielsen, 0,01 miljarder kronor på grund av att enhetsskatten för motorcyklar höjs och resterande 0,08 miljarder kronor är intäkter från det viktbaserade fordonsskattesystemet. Bedömningen av den offentligfinansiella effekten tar hänsyn till att eventuella sänkningar över 100 kronor återbetalas. Förslaget om att höja beloppet för när fordonsägaren tilläggsdebiteras från 200 till 1500 kronor innebär att intäkterna från det första året bestämmelserna är i kraft kommer att vara lägre än för efterföljande år. Förändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018 och uteblivna tilläggsdebiteringar minskar därmed effekterna av fordonsskattehöjningen på skatteintäkterna 2018 och 2019. Detta innebär att fordonsskattehöjningen på lätta fordon och motorcyklar får fullt genomslag först 2020 vilket framgår av Tabell 13.4. Förslaget bedöms ge högre intäkter i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt än utredningens förslag. Intäkterna från fordon inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt bedöms dock vara lägre än vad utredningen presenterar. Intäkterna bedöms minska jämfört med utredningens beräkningar trots att förslaget innebär en höjning av fordonsskatten för lätta dieselfordon inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Minskningen består delvis i en något lägre höjning för bensindrivna fordon som bättre bedöms spegla den genomsnittliga höjningen för bensindrivna fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. De lägre intäkterna beror dock främst på att andra baser för antalet berörda fordon används. Vid nyregistrering har historiskt sett antalet fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt ökat i åtminstone samma takt (ökande skattebas) som antalet fordon har minskat i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. På lång sikt kommer därför enbart intäkter från den koldioxidbaserade fordonsskatten. Då skattebasen inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt eroderar på grund av såväl skrotning som att fordon som är trettio år eller äldre blir skattebefriade används här en skattebas framskrivna till 2018. Prognosen för 2018 baseras enligt beräkningskonventionen på den genomsnittliga förändringen under de två senaste åren.

**Tabell 13.4 Offentligfinansiella effekter av övriga fordonsskatteändringar  
1 juli 2018**

miljarder kronor

	Bruttoeffekt		Nettoeffekt	
	2018	2018	2019	2020
Förändringar av den koldioxidbaserade fordonsskatten (ökad koldioxiddifferentiering, omgjord bränslefaktor och förändrat belopp för tilläggsdebiteringar)	0,40	0,38	1,18	1,59
Höjd fordonsskatt för lätta fordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt	0,09	0,08	0,24	0,32
Slopad femårig fordonsskattebefrielse	0,03	0,02	0,07	0,12
Fordonsskatten för motorcyklar ändras	0,01	0,01	0,03	0,04
<b>Summa</b>	<b>0,53</b>	<b>0,49</b>	<b>1,52</b>	<b>2,07</b>

### 13.3 Effekter för företag och enskilda

Hur fordonsskatten för lätta fordon i och med förslagen förändras beroende på bland annat fordonets ålder och vilket drivmedel som fordonet framförs med finns beskrivet under rubrikerna i avsnitt 13.1. Hur fordonsskatten ändras utgör också den huvudsakliga kostnadsförändringen för företag och enskilda. Kostnadsökningen som förslaget föranleder utgörs huvudsakligen, för både företag och hushåll, av höjd fordonsskatt och förhöjd fordonsskatt under fordonets tre första år i trafik. Kostnadsökningen för fordonsägarna motsvarar ungefär den offentligfinansiella effekten redovisad i Tabell 13.3 respektive Tabell 13.4. Förändringarna av fordonsskatten bedöms till ungefär 85 procent belasta hushållen och till 15 procent företagen. Den förhöjda fordonsskatten under fordonets tre första år i trafik bedöms däremot i högre grad belasta företag än hushåll eftersom de i större utsträckning köper nya fordon. Drygt 60 procent av de ökade kostnaderna bedöms i första ledet falla på företag. Detsamma gäller bonusen där företag bedöms få en större del av de totala utbetalningarna än hushållen. Förslagen innebär flera förändringar av intresse för såväl företag som hushåll. Informationsinsatser som uppmärksammar och tydliggör dessa förändringar är viktiga både för de aktörer som berörs och för att förslaget ska leda till önskad styreffekt. Skatteverket och Transportstyrelsen bedöms vara bäst lämpade att avgöra hur dessa bör utformas. Med hänsyn till den stora investering en ny bil är såväl för många företag som för den enskilde bedöms att förslaget ska träda i kraft senast den 1 juli 2018 i stället för som utredningen föreslår den 1 januari 2018. Genom detta ges försäljare, leverantörer och köpare av nya lätta fordon mer tid att anpassa sig, och förhålla sig, till de föreslagna förändringarna.

År 2015 var ca en miljon personbilar registrerade på juridiska personer. Ägare av nyregistrerade personbilar antas till 60 procent vara juridiska personer. Det finns även ca en halv miljon lätta lastbilar som omfattas av förslagen. Enligt Trafikanalys ägdes ungefär 18 procent av alla lätta lastbilar av fysiska personer, 79 procent användes i firmabilstrafik och 3 procent i användes i yrkesmässig trafik. Nya lätta lastbilar registreras företrädesvis av företag.<sup>8</sup> Utifrån företagsdatabasen Frida bedöms att knappt 250 000 företag äger minst ett lätt fordon och därmed berörs av förslaget. Här bortses dock ifrån enskilda näringsidkare som äger personbilar. Knappt 90 procent av företagen som äger minst ett fordon har mindre än tio anställda, men de innehar endast 50 procent av de företagsägda lätta fordonen.

**Tabell 13.5 Antal berörda företag<sup>1</sup> och totalt antal fordon uppdelat efter företagens antal anställda**

Klicka här för att ange underrubrik.

Antal anställda	Antal företag med minst ett lätt fordon	Totalt antal fordon (1000-tal)
0-10	207 000	344
11-49	25 000	143
50-199	4 000	85
200+	1 000	106
<b>Summa</b>	<b>237 000</b>	<b>678</b>

Källa: Företagsdatabasen Frida och bearbetning finansdepartementet

<sup>1</sup>Bortser från personbilar ägda av enskilda näringsidkare

Ägandet av fordon är utspridda på många branscher, dessutom används över en kvarts miljon fordon som ägs av juridiska personer som förmånsbilar vilket gör det svårt att säga i vilken bransch fordonet faktiskt används. Några näringar som har relativt många företagsägda lätta fordon är dock jord- och skogsbruket, olika byggverksamheter, vård- och omsorg och transportverksamhet där bland annat taxiverksamhet ingår. I SNI-koden 49.3 (Annan landtransport, passagerartrafik) ingår förutom taxitrafik även kollektivtrafiken som Svensk kollektivtrafik efterfrågat ytterligare konsekvensanalys för. Totalt finns knappt 27 000 lätta fordon fördelat på ungefär 10 000 företag under denna kod. Om dessa antas få en höjning av fordonsskatten med i genomsnitt 500 kronor per år och fordon skulle det innebära en årlig kostnadsökning med drygt tretton miljoner kronor för den befintliga flottan. Hur den förhöjda fordonsskatten för nya fordon påverkar kollektivtrafiken beror på vilka fordon som väljs vid nybilsköp och hur ofta fordonen byts ut. Om fordonen i genomsnitt antas ha koldioxidutsläpp på 130 gram per kilometer och byts ut vart fjärde år skulle den ytterligare kostnaden för förhöjd fordonsskatt uppgå till knappt 13 miljoner kronor per år.

Om fordonsskatten för ett fordon ska tas ut med ett högre belopp än tidigare på grund av att bestämmelserna har ändrats och fordonsskatt

<sup>8</sup> Trafikanalys, Fordon 2015, Statistik 2016:4

enligt de äldre bestämmelserna redan har beslutats för tiden efter ikraftträdandet, ska tillkommande skattebelopp betalas för tiden fr.o.m. dagen för ändringen till utgången av skatteåret, eller om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden (5 kap. 13 § vägtrafikskattelagen (2006:227), nedan förkortad VSL). Tillkommande fordonsskatt behöver enligt gällande rätt inte betalas om den understiger 200 kronor (5 kap. 14 § andra stycket VSL). Således skulle många fordonsägare komma att tilläggsdebiteras fordonsskatt. Antalet tilläggsdebiteringar om gränsen skulle gå vid 200 kronor skulle ha uppgått till totalt ca 1,5 miljoner. Sammantaget skulle det ha rört sig om ungefär 380 000 fordon registrerade på organisationer som skulle ha tilläggsdebiterats. Detta hade medfört en ökad administrativ börda vid ett betalningstillfälle för dessa. Om en faktura antas ta fem minuter att behandla skulle detta ha inneburit en administrativ engångskostnad på totalt 8 miljoner kronor. Enligt förslag i avsnitt 9 föreslås dock att gränsen för när tilläggsdebitering ska tas ut höjs från 200 kronor till 1 500 kronor. Detta innebär att inga fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt kommer att tilläggsdebiteras. Det bör inte heller ske några tilläggsdebiteringar i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. För vissa dieseldrivna fordon medför förslaget att fordonsskatten sänks. Detta medför återbetalning av fordonsskatt till ungefär 175 000 ägare av dieselfordon.

Vidare gäller att fordonsskatt i normalfallet betalas för ett skatteår men om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas fordonsskatten upp i tre skatteperioder (2 kap. 5 § VSL). Främst förslaget med förhöjd fordonsskatt under bilens första tre år i trafik, men även höjningarna av fordonsskatten för befintliga fordon, innebär att fler kommer behöva betala fordonsskatt uppdelat på tre skatteperioder. Av dagens fordonsbestånd bedöms, till följd av den föreslagna höjningen i den befintliga fordonsskatten, knappt 350 000 fordon varav ungefär 100 000 registrerade på organisationer passera 3 600 kronor i årlig fordonsskatt. För företagen innebär detta en ökad administrativ börda med två ytterligare betalningstillfällen per år. Med samma antaganden som ovan skulle detta innebära ökade administrativa kostnader med ungefär 4 miljoner kronor per år. Hur många fordon som registreras efter den 1 juli 2018 som i och med förslaget om förhöjd fordonsskatt får ett totalt skattebelopp över 3600 kronor per år men inte annars skulle haft det är svårbedömt. Det torde dock röra sig om en betydande andel av de ca 300 000–400 000 nya lätta fordon som årligen registreras.

Förutom de potentiellt ökade kostnaderna företagen får av förhöjd fordonsskatt vid nybilsköp, höjd fordonsskatt på fordon som inte omfattas av bonus–malus-systemet och den administrativa kostnad som uppstår vid en eventuell tilläggsdebitering eller vid ett uppdelande av skatteperiod bedöms inga andra kostnader för företag som äger fordon uppstå. Fordonsskatt utgår enligt samma regelverk och skattenivå oavsett företagets storlek. *Regelrådet* finner konsekvensanalysen bristfällig, bl.a. därför att särskild hänsyn till små företag inte diskuterats. Förslaget förväntas dock inte medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag eller för företag på landsbygden i förhållande till företag i städerna i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande. Bedömningen är därför att det vid

utformningen av förslaget varken är ändamålsenligt eller nödvändigt att ta särskild hänsyn till små företag.

Införandet av ett bonus–malus-system där den totala fordonsskatten är högre på nya lätta fordon än vad den är för äldre lätta fordon kan som flera remissinstanser påpekat och utredningen även konstaterat ge förändringar på andrahandsmarknaden. Till exempel kan det göra import av äldre lätta fordon med höga koldioxidutsläpp mer attraktivt eftersom de har lägre fordonsskatt än nya lätta fordon med samma koldioxidutsläpp per kilometer. Samtidigt innebär förslagen även att fordonsskatten höjs för äldre fordon vilket bör minska denna effekt. Det är svårt att bedöma hur förslaget förändrar valet vid ett köp mellan en äldre bil med lägre skatt jämfört med en nyare bil med högre skatt. Det är därför viktigt att vid den framtida utvärderingen av bonus–malus-systemet beskriven i avsnitt 11 beakta och försöka ta reda på hur förändringarna påverkat importen av begagnade lätta fordon.

Förslagen bör inte medföra några förändrade konkurrensförhållanden för företag verksamma inom landet då alla som behöver äga lätta fordon inom sin verksamhet berörs. För företag som är konkurrensutsatta internationellt kan den höjda fordonsskatten innebära högre kostnader. Samtidigt ges möjlighet till bonus för företag som väljer bonusberättigade fordon vilket kan sänka investeringskostnaderna för sådana företag. Ändringarna avseende bonus innebär också att företag behöver lämna en försäkran om att de inte sökt eller fått statligt eller kommunalt stöd för förvärv av klimatbonusbilar. I praktiken innebär det dock ingen skillnad från vad som gäller i dag eftersom Transportstyrelsen i nuläget begär in dessa uppgifter från företagen. För företag beroende av lätta lastbilar ökar kostnaderna vid nybilsköp eftersom många lätta lastbilar förväntas få en förhöjd fordonsskatt. För mindre lätta lastbilar finns det dock modeller med relativt låga utsläpp av koldioxid per kilometer.

För tillverkare och återförsäljare vars fordon har relativt sett låga koldioxidutsläpp kan förslaget leda till att de möter en ökad efterfrågan. Andra tillverkare kan komma att möta en minskad efterfrågan. Antalet nya bilar som säljs kan också komma att påverkas. När ett bonus–malus-system infördes i Frankrike var detta en av effekterna. Enligt förslaget föreslås en viss höjning av den maximala bonusen jämfört med dagens supermiljöbilspremie från 40 000 till 45 000 kronor. Detta skiljer sig från utredningens förslag där den maximala bonusnivån var 60 000 kronor. I vilken utsträckning bonus till nya fordon kan leda till en större bilpark är svårt att säga men att den maximala bonusen föreslås höjas i mer begränsad omfattning bör tala mot en sådan effekt. Bl.a. *Regelrådet* har efterfrågat en vidare analys av effekterna för fordonsindustrin. Nybilsförsäljningen varierar med bl.a. konjunkturen och är för närvarande stark. Det har enbart enstaka år under den senaste tioårsperioden sålts under 300 000 nya personbilar. Nybilsköpare kan ha olika typer av behov och preferenser och många biltillverkare har olika modeller samt tekniker för att tillgodose detta. Biltillverkarna har även, som bl.a. *Konjunkturinstitutet* påtalat, EU:s skärpta krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar att förhålla sig till. Sammantaget bedöms därför inte de föreslagna förändringarna vara av sådan karaktär att de behöver påverka den svenska fordonsindustrin i någon större utsträckning, i termer av generella arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Utvecklingen av bilparkens sammansättning kommer dock att vara en viktig komponent i den utvärdering av systemet som föreslås i ett tidigt skede efter införandet.

Förslaget kan även påverka drivmedelsleverantörerna. Förslagets utformning där förhöjd fordonsskatt enbart gäller för fordon med koldioxidutsläpp över 95 gram per kilometer och drivs på bensin eller dieselbränsle gör i princip att fordon som helt eller delvis kan drivas på andra drivmedel gynnas. I praktiken innebär detta främst att rena elfordon, laddhybrider och vissa elhybrider samt fordon drivna på etanol och annan gas än gasol gynnas. Detta kan leda till ökad efterfrågan på el, fordonsgas och etanol vilket då skulle vara fördelaktigt för producenter och leverantörer av dessa. En sjunkande efterfråga på fossila drivmedel är dock en förutsättning för att Sverige ska få en fossilfri fordonsflotta. Vissa fordon drivna på dieselbränsle har dock så låga utsläpp av koldioxid per kilometer att de inte kommer att beläggas med förhöjd fordonsskatt.

Som påpekats av flera remissinstanser påverkar förslaget att slopa den femåriga fordonsskattebefrielsen vad som har kommit att definieras som en miljöbil. Definitionen kan inverka på vilka krav som ställs vid offentlig upphandling av transporttjänster och vid inköp av fordon. Miljöbilsdefinitionen kan även påverka vilka fordon som köps in av företag som har en miljöbilspolicy. Det påverkar även som tidigare diskuterats i avsnitt 13.1.1 ekonomin i att välja framförallt lätta dieselfordon med relativt låga koldioxidutsläpp per kilometer. Det finns därmed anledning att återkomma i fråga om möjligheterna att hitta en annan definition av vad som avses med en miljöbil.

### *Effekter på ekonomisk jämställdhet och jämlikhet*

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå en höjning av fordonsskatten påverka män mer än kvinnor. En annan aspekt gällande fördelningen mellan män och kvinnor är att ägandet av miljöanpassade fordon skiljer sig åt mellan könen. År 2014 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen, uttryckt som gram per kilometer, för bilar som nyregistrerades av kvinnor ungefär 8 gram lägre än för de bilar som registrerades av män.<sup>9</sup> Det innebär alltså att kostnaden för ett bonus–malus-system kan bli lägre för kvinnor, eftersom de väljer mer miljöanpassade fordon än männen. Förslagen bedöms sammantaget öka kostnaderna mer för män än för kvinnor vilket är i linje med utredningens förslag. Förslaget bedöms dock endast marginellt bidra till att öka den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

Det finns även skillnader mellan län, till exempel när det gäller koldioxidutsläpp från nya fordon. År 2014 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen för alla nyregistrerade personbilar 132 gram. Länet med den lägsta nivån var Gotland och länen med de högsta nivåerna var Jämtland

<sup>9</sup> Index över nya bilar klimatpåverkan 2014 i riket, länen och kommunerna inkl. nyregistrerade kommunägda fordon och dess klimatpåverkan. Trafikverket 2015: 064.

och Norrbottens län.<sup>10</sup> Nya fordon registreras också i olika utsträckning i olika delar av landet. I förhållande till befolkningens mängd sker en relativt stor andel av nyregistreringarna främst i Stockholms län men även i Västra Götalands, Hallands och Jönköpings län. Av fordonen som främst kan antas få bonus, dvs. elbilar och laddhybrider registrerades nästan hälften i Stockholms län 2016. Nyregistreringen av gasbilar är något mer utspridd men en stor andel av registreringarna skedde i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. En jämförelse av det totala beståndet lätta fordon i trafik är dock mer relevant för att få en bild av hur förändringar i den vanliga fordonsskatten påverkar. Antalet personbilar i trafik per tusen invånare är högst i Gotlands, Dalarnas, Norrbottens och Jämtlands län och lägst i Stockholm, Uppsala och Västra Götalands län.<sup>11</sup> I länen finns det ofta både tätorter och mer glesbefolkade områden och sammantaget bedöms förslagen öka kostnaderna relativt sett mer för invånare i mindre tätbefolkade län med stor andel landsbygd. Vad gäller bonusdelen bedöms inte förändringarna gentemot dagens supermiljöbilspremie föranleda några betydande fördelningsmässiga effekter.

Effekterna av de föreslagna förändringarna av fordonsskatten bedöms bli små för den ekonomiska jämlikheten i stort. Hushåll med högre inkomster bedöms påverkas något mer än övriga inkomstgrupper då en större andel av hushållen med högre inkomster äger fordon. Detta medför att den ekonomiska jämlikheten i stort ökar på marginalen. Det nya bonus–malus-systemet där en förhöjd skatt ska gälla under fordonets tre första år och en engångsbonus betalas ut till mer miljöanpassade fordon kan även förväntas påverka de framtida bilvalen och därmed hur den enskildas ekonomi påverkas. Någon närmare analys av hur olika inkomstgrupper kommer anpassa sina val av bil till de nya relativkostnader som förslaget medför har dock inte kunnat göras. Däremot kan konstateras att hushåll med relativt höga inkomster svarar för en större del av inköpen av nya bilar. Det bedöms därför att det ökade skatteuttaget i denna del främst kommer beröra hushåll i den övre delen av inkomstfördelningen. Sett till den ekonomiska jämlikheten i stort bedöms dock förslaget få en mycket begränsad effekt. Utredningen konstaterar att deras förslag kan påverka den framtida andrahandsmarknaden. Fordon som har en förhöjd fordonsskatt de tre första åren kan bli relativt sett attraktiva efter tre år när fordonsskatten blir lägre. Detta skulle då kunna leda till en ökad efterfrågan på fordon som är fyra till fem år gamla, på bekostnad av fordon som är helt nya eller ett par år gamla vilket också skulle kunna leda till en ökad import av den här typen av fordon. Eftersom förslagen innebär en något utjämnad beskattning över fordonets livslängd bedöms den ovan beskrivna konsekvensen mildras något jämfört med utredningens förslag.

<sup>10</sup> Index över nya bilars klimatpåverkan 2014 i riket, länen och kommunerna inkl. nyregistrerade kommunägda fordon och dess klimatpåverkan. Trafikverket 2015: 064

<sup>11</sup> Trafikanalys, Fordon i län och kommuner, Statistik 2016:3



## 13.4 Effekter på miljön

Ett bonus–malus-system syftar till att påverka nybilsköparnas val av fordon. De föreslagna nivåerna för att kvalificera sig för bonus är utformade så att konventionella bilar utan teknik för ren eldrift, laddhybrider eller gas annan än gasol inte klarar kraven. Över en brytpunkt som motsvarar EU:s krav på koldioxidutsläpp från nya personbilar 2021 inträder i stället en förhöjd fordonsskatt under de första tre åren. Denna förhöjda skatt ökar med utsläppen av koldioxid. Dessutom föreslås en ytterligare förhöjd fordonsskatt för bilar med koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer. Detta bedöms kunna bidra till en omställning mot ny teknik och mot val av bilar med lägre koldioxidutsläpp per kilometer och därmed också lägre utsläpp av koldioxidutsläpp och andra utsläpp till luft så som kväveoxider.

Enligt den simuleringsstudie som utredningen låtit göra minskar nya lätta fordons genomsnittliga koldioxidutsläpp per kilometer om ett bonus–malus-system för lätta fordon införs. Enligt modellen skulle minskningen vara 1,7 gram större per år med utredningens icke-viktjusterade förslag jämfört med om ingen ändring genomförs. Sedan år 2000 har nya bilars genomsnittliga koldioxidutsläpp per kilometer minskat med ca 4,7 gram per år. Utredningens förslag skulle därmed öka minskningstakten av de genomsnittliga koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar med ytterligare ca 35 procent jämfört med den historiska minskningstakten.

Nya fordons koldioxidutsläpp per kilometer har sjunkit under flera decennier tack vare att bränsleeffektiviteten ökat kontinuerligt. Sedan år 2000 har medelutsläppen från nya personbilar minskat från 197 gram per kilometer till 127 gram per kilometer 2015. Utvecklingen påskyndas av utsläppskrav på EU-nivå och att el- och laddhybrid-teknologi blir alltmer ekonomiskt konkurrenskraftig. Nyregistreringarna av supermiljöbilar, d.v.s. bilar som har ett koldioxidutsläpp på högst 50 gram per kilometer ökar kraftigt. Under 2015 betalades supermiljöbilspremier ut till 8 766 bilar, vilket är en ökning med nästan 200 procent jämfört med 2014. Utredningen beräknar att försäljningen av antalet bonusberättigade bilar kommer att öka till ca 68 000 om året 2022.

När nya fordon med lägre utsläpp av koldioxid per kilometer ersätter äldre fordon med högre utsläpp av koldioxid per kilometer bidrar det till att minska utsläppen av koldioxid. Koldioxidutsläppen från transportsektorn beror dock även på hur många fordon som finns och hur mycket de körs. Hur stora utsläppseffekterna är av förslagen är mycket svårt att uppskatta, inte minst på grund av osäkerheten i att prognostisera efterfrågan på de nya bilmodeller med ny teknik som kommer ut på marknaden samt hur förslagen påverkar den totala fordonsparkens storlek och sammansättning.

Förslagen avviker från utredningens förslag bl.a. genom att bränslefaktorn omarbetats till ett bränsletillägg. Denna utformning tillsammans med slopandet av den femåriga fordonsskattebefrielsen innebär att samtliga dieselfordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt kommer att ha en koldioxidrelaterad fordonsskatt. Förslaget innebär också en högre årlig fordonsskatt jämfört med utredningens förslag för de flesta dieseldrivna fordonen. Dessutom föreslås en

ytterligare förhöjd fordonsskatt för bilar med höga koldioxidutsläpp. Med dessa ändringar bedöms att bonus–malus-systemet tydligare styr mot fordon med lägre koldioxidutsläpp jämfört med utredningens förslag. Den generella fordonsskatten föreslås också höjas för fordon som släpper ut mer än 95 gram per kilometer och blir därmed mer beroende av fordonets specifika koldioxidutsläpp. Detta gör att det blir dyrare att äga en bil med höga koldioxidutsläpp. Högre ordinarie fordonsskatt för bilar med höga utsläpp kan också antas öka incitamenten för att skrota äldre bilar med höga utsläpp av koldioxid vilket bidrar till fordonsflottans omställningstakt. Eftersom äldre bilar ofta har högre utsläpp till luft av partiklar och kväveoxider bidrar detta och den ökade andelen fordon med mycket låga utsläpp, främst med eldrift, som systemet styr mot också till bättre luftkvalitet.

Årliga minskningar i koldioxidutsläpp per kilometer och bränsleförbrukning får över tiden ett relativt stort genomslag på utsläppen av koldioxid. Utredningen bedömer att ett bonus–malus-system på kort sikt sänker nya lätta fordons genomsnittliga koldioxidutsläpp med 1,7 gram per kilometer och år. Om detta system skulle ha införts i Sverige 2000 så skulle systemet ha sänkt koldioxidutsläppen från lätta fordon med i storleksordningen knappt 1 miljoner ton fram till i dag, vid ett antagande om att trafikarbetet är konstant. Med tanke på att bilparken i dag är större än år 2000 skulle motsvarande effekt 15 år framåt i tiden bli något större.

Miljöeffekterna av en höjd fordonsskatt för befintlig fordonsflotta är svårbedömda. Den årliga kostnadsökningen för en ägare av en genomsnittlig bensinbil bedöms bli 352 kronor och för ägaren av en genomsnittlig diesebil 581 kronor. Om den beloppsmässiga fordonsskattehöjningen i stället skulle ha utgjorts av en drivmedelsskattehöjning skulle ett hypotetiskt pumppris för bilisten, vid antagande om en årlig körsträcka på 1 500 mil, öka med 2,16 respektive 4,71 procent (givet ett genomsnittligt bensinpris på 13,9 kronor per liter och ett genomsnittligt dieselpris på 13,7 kronor per liter). Utifrån den hypotetiska prisökningen går det att med hjälp av den långsiktiga priselasticiteten på bensin respektive dieselbränsle beräkna hur en sådan prisförändring kan förväntas sänka efterfrågan på drivmedel. Enligt beräkningskonventionen används en priselasticitet om -0,7 för hushåll och -0,2 för företag. En beräkning på lång sikt ger utifrån Statens energimyndighets prognostiserade nivåer 2018 minskade volymer fossila drivmedel med drygt 100 000 kubikmeter per år vilket ungefär motsvarar minskade koldioxidutsläpp med 0,27 miljoner ton koldioxid per år. Det finns dock skäl att anta en starkare koppling mellan förbrukning av drivmedel och priset på drivmedel jämfört med kopplingen mellan förbrukning av drivmedel och fasta kostnader för bilägande varvid miljöeffekten på lång sikt snarare antas uppgå till ungefär hälften eller 0,13 miljoner ton.

Förslagen bedöms sammantaget stimulera till val av mer miljöanpassade lätta fordon. Detta bedöms leda till lägre totala koldioxidutsläpp från transportsektorn. Det finns dock som diskuterats i avsnitt 11 svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon. Det är därför viktigt att vid den framtida utvärderingen av bonus–malus-systemet beakta och

försöka ta reda på hur förändringarna påverkat nybilsköparen men även hur systemet påverkat de totala utsläppen från transportsektorn.

Som framgår ovan leder förslaget, allt annat lika, till incitament för konsumenten att välja en mindre och lättare bil eftersom koldioxidutsläppen, och därmed fordonsskatten, är lägre för dessa fordon. Detta kan ha konsekvenser även på andra politiska mål, bl.a. för det transportpolitiska målet om ökad trafiksäkerhet (den s.k. nollvisionen). Utredningen konstaterade att förslagets effekt på trafiksäkerhet är svårbedömd och komplex. Trots att tyngre bilar i allmänhet anses vara mer säkra för passagerarna (det är oftast de tyngre och större bilarna som först och främst utrustas med nya säkerhetslösningar), blir skillnaderna mellan små och stora bilar allt mindre över tid. Samtidigt kan mindre och lättare bilar begränsa skadan vid kollisioner med andra fordon och oskyddade trafikanter, jämfört med bilar som både är högre och tyngre. De tekniska säkerhetslösningarna kan även innebära att bilens vikt ökar. Den totala effekten på trafiksäkerheten av att mindre bilar ersätter större bilar är därför inte självklar.

### 13.5 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget i denna lagrådsremiss föranleder något högre kostnader för systemutveckling för Transportstyrelsen i och med att bränslefaktorn omarbetas till ett bränsletillägg. Förslaget till nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon, förändringar av den koldioxidbaserade fordonsskatten för den befintliga fordonsflottan och justeringar av den viktbaserade fordonsskatten innebär samtliga ökade kostnader för Transportstyrelsen. De föreslagna förändringarna av beskattningen av fordon innebär främst justeringar av nuvarande system, skatteförändringarna tillsammans med de föreslagna justeringarna av nivåerna och formerna för bonus är många. Transportstyrelsen bedömer att det sannolikt kommer behövas mer resurser för att genomföra nödvändiga anpassningar och förändringar i myndighetens IT-system, vid införandet av bonus–malus-systemet än de första bedömningarna visade. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att de tillkommande kostnaderna uppgår till, ca 18 miljoner kronor 2018, ca 5 miljoner kronor per år 2019–2022, ca 4 miljoner kronor 2023 samt 3 miljoner kronor per år från 2024. Kostnaderna för Transportstyrelsen finansieras genom att medel förs över från utgiftsområde 20, Allmän miljö- och naturvård, till utgiftsområde 22, Kommunikationer. I dag sker utbetalningen av supermiljöbilspremien genom manuell hantering. De över tid ökade volymerna av bonusberättigade fordon och bonus–malus-systemet som kan öka antalet bonusfordon ytterligare kräver en högre grad av automatisering. Kostnader för systemtekniska åtgärder för att möjliggöra det ingår i beräkningarna såväl direkta kostnader som kostnader för investeringar. Det nya kravet att företag ska lämna en skriftlig försäkran till Transportstyrelsen om att företaget inte har sökt eller fått annat statligt eller kommunalt stöd eller är föremål för betalningskrav bedöms också bidra till något lägre administrativa kostnader per bonusärende för myndigheten jämfört med dagens hantering av supermiljöbilspremien.

Skatteverket bedömer att förslagen för myndigheten medför en engångskostnad om 150 000 kronor samt en löpande årlig kostnad om 200 000 kronor. Kostnaderna består i huvudsak av förändringar av blanketter, broschyrer och information på webben samt ökad mängd ärenden och frågor till följd av att vissa fordon ska betala malus. Kostnaderna bör kunna hanteras inom befintlig ekonomisk ram.

Förslaget om att i förordningen om klimatbonusbilar ändra grunderna för återkrav samt att vissa beslut görs överklagbara kan medföra att de allmänna förvaltningsdomstolarna kan få en viss ökad måltillströmning av överklagade ärenden. En mindre ökning av mål kan därför medföra en viss ökning av arbetsbelastning och kostnader. Kostnaderna bör kunna hanteras inom befintlig ekonomisk ram.

## 14 Författningskommentar

### 14.1 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

#### 1 kap.

##### 6 b §

Paragrafen är ny.

I *första stycket* samlas information som tidigare fanns på olika ställen i lagen om varifrån uppgift om fordons utsläpp av koldioxid hämtas när denna behövs för att bestämma storleken på fordonsskatten. Uppgift om fordons koldioxidutsläpp hämtas i det av Transportstyrelsen förda vägtrafikregistret.

*Andra stycket* förtydligar vilket värde för koldioxidutsläpp som ska användas för de s.k. alternativbränslefordonen. Om det för dessa finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller annan gas än gasol, ska den uppgiften användas. Denna hänvisning fanns också tidigare på olika ställen i lagen. Om det finns flera sådana uppgifter ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Andra stycket behandlas närmare i avsnitt 6.5 och 6.7.

I *tredje stycket* införs en bestämmelse med innehållet att om det i vägtrafikregistret finns uppgift om fordonets koldioxidutsläpp vid viktad/blandad körning är det den uppgiften som ska användas.

För laddhybridfordon kan det finnas antecknat uppgifter om koldioxidutsläpp både vid blandad körning och vid viktad/blandad körning eller också enbart för viktad/blandad körning. Genom bestämmelsen förtydligas att det i båda dessa fall är uppgiften om koldioxidutsläpp vid viktad/blandad körning som ska användas som utsläppsvärde för laddhybriderna. Om det finns flera sådana uppgifter ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Tredje stycket behandlas närmare i avsnitt 6.6 och 6.7.

I *fjärde stycket* införs en bestämmelse för att förtydliga att om det för andra fordon än sådana som avses i andra och tredje styckena, dvs. fordon som enbart kan drivas med bensen eller diesel, finns flera

uppgifter om blandad körning i vägtrafikregistret ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Fjärde stycket behandlas närmare i avsnitt 6.7.

## 2 kap.

### 6 §

Ändringen innebär att fordonsskatten för motorcyklar uppgår till 360 kronor för ett skatteår.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 7.

### 7 §

Paragrafens *andra stycke* ändras på så sätt att den nuvarande bränslefaktorn för dieselfordon görs om till ett bränsletillägg. Bränslefaktorn multipliceras i dagsläget med summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet. Ändringen innebär att summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet i stället kommer att adderas med ett bränsletillägg.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 6.2.

### 9 §

I *första* och *andra stycket* sänks gränsen för när koldioxidbeloppet börjar tas ut till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per kilometer utöver 95 gram. Nuvarande belopp om 22 kronor respektive 11 kronor som ingår i beräkningen av koldioxidbeloppet lämnas oförändrade. Hänvisningen som tidigare fanns i båda styckena om att uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret har förts över till en ny paragraf, 1 kap. 6 b §.

*Tredje stycket* som hänvisar till vilket utsläppsvärde som ska användas för de s.k. alternativbränslefordonen tas bort och i stället överförs även denna hänvisning till 1 kap. 6 b §.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 6.1.

### 9 a §

Paragrafen är ny.

I paragrafen införs en förhöjd årlig fordonsskatt (malus) för nya personbilar (klass I och II), lätta bussar och lätta lastbilar, vilket innebär en skärpning av koldioxidifferentieringen.

I *första stycket* anges att ett annat koldioxidbelopp än vad som anges i 9 § ska gälla för fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Det förhöjda koldioxidbeloppet ska gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Därefter baseras fordonsskatten på det koldioxidbelopp som anges i 9 §. En definition av uttrycket ”skattepliktig för första gången” finns i 1 kap. 6 a § första stycket vägtrafikskattelagen.

I *andra stycket* anges att det förhöjda koldioxidbeloppet för ett skatteår är summan av 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 100 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram. För ett bensin- eller dieseldrivet fordon som exempelvis släpper ut 150 gram koldioxid per kilometer blir koldioxidbeloppet 4 465 kronor. Gränsen för när

koldioxidbeloppet tas ut är densamma som gäller för lätta fordon som inte omfattas av bonus–malus-systemet.

I *tredje stycket* anges att fordon som kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol eller helt eller delvis med annan gas än gasol inte omfattas av vad som sägs tidigare i paragrafen. Detta innebär att det inte tas ut någon förhöjd fordonsskatt för nya alternativbränslefordon. Beskattning av dessa fordon sker i stället med stöd av 9 §, vilket innebär att koldioxidbeloppet för alternativbränslefordon är 11 kronor under hela fordonets livstid. Det innebär att samtliga alternativbränslefordon i fordonsflottan beskattas på samma sätt.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 5.3.

#### 10 §

Den nuvarande bränslefaktorn om 2,37 utgår och ersätts av ett bränsletillägg som utgörs av produkten av 12,88 och det antal gram koldioxid som fordonet släpper ut vid blandad körning per kilometer.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 6.2.

### 5 kap.

#### 14 §

I *andra stycket* höjs gränsen för när tillkommande skatt inte behöver betalas till ett belopp som understiger 1 500 kronor. Eftersom lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt innehåller en hänvisning till paragrafen så innebär det att beloppet även gäller för tillkommande skatt i det viktbaseade systemet för fordonsskatt.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 9.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 juli 2018.

Av *andra punkten* framgår att bestämmelserna i 2 kap. 6, 7, 9 och 10 §§ fortfarande gäller för vägtrafikskatt som avser tid före den 1 juli 2018.

*Tredje punkten* innehåller en bestämmelse som innebär att den femåriga fordonsskattebefrielsen även fortsättningsvis gäller för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före den 1 juli 2018..

*Fjärde punkten* innehåller en bestämmelse som innebär att den nuvarande beloppsgränsen om 200 kronor fortfarande gäller för förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 juli 2018.

## 14.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

### *Bilagan*

I *bilagan* görs följdändringar av grundbeloppen och tilläggsbeloppen som föranleds av de ändringar som görs av fordonsskatten i det koldioxidbaseade fordonsskattesystemet.

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 8.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 juli 2018.

Av *andra punkten* framgår att äldre bestämmelser fortfarande gäller för fordonsskatt som avser tid före den 1 juli 2018.

## Sammanfattning av promemorian Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

Ett bonus–malus-system är ett system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Huvudmotivet för ett bonus–malus-system är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. I promemorian föreslås att bonus–malus-systemet ska omfatta personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Det föreslås att det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter linjärt för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en fast bonus på 7 500 kronor. Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås att ett förhöjt koldioxidbelopp tas ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången, vilket är ett nytt inslag i fordonsbeskattningen. Koldioxidbeloppet, inklusive nuvarande 22 kronor per gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, ska då vara 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram upp till och med 140 gram. För koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer ska koldioxidbeloppet vara 100 kronor per gram koldioxid. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet, precis som idag, 22 kronor per gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. För fordon som kan drivas med bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp om 11 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut utöver 95 gram per kilometer vid blandad körning. För alla lätta fordon tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor och för dieseldrivna lätta fordon även ett bränsletillägg och ett miljötillägg. I promemorian föreslås vidare att gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 111 till 95 gram koldioxid per kilometer, vilket innebär en generell höjning av fordonsskatten. I promemorian föreslås även i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt att bränslefaktorn för dieseldrivna fordon, vars syfte är att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än på bensin, görs om till ett bränsletillägg oberoende av den grundläggande fordonsskatten. Denna omläggning kommer att underlätta framtida förändringar av miljöstyrningen inom fordonsskattesystemet genom att konsekvenserna, blir mer logiska och, till skillnad från i dag, går åt samma håll för alla dieselfordon som träffas av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. Miljötillägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för EURO 6 föreslås behållas för att reflektera att utsläppen av bl.a. kväveoxider från dieseldrivna fordon fortfarande ofta är betydligt högre i verklig körning. Den femåriga fordonsskattebefrielsen



för mer miljöanpassade lätta fordon föreslås slopas men för fordon med utsläpp under 95 gram koldioxid per kilometer tas ingen förhöjd fordonsskatt ut. För motorcyklar föreslås att fordonsskatten ändras från 180 kronor till 360 kronor för ett skatteår. I promemorian lämnas vidare förslag om att fordonsskatten för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade fordonsskattesystemet som gäller för äldre fordon ska justeras som en följd av att fordonsskatten höjs i det koldioxidbaserade systemet. De specifika utsläppen av koldioxid från nya bilar förväntas minska i en snabbare takt än tidigare, vilket även indirekt har positiva effekter på utsläppen av luftföroreningar. I syfte att garantera en ökad miljöstyrning är reformen utformad så att en offentligfinansiell säkerhetsmarginal skapas. Det nya bonus–malus-systemet med förhöjd fordonsskatt under tre år för bilar med högre utsläpp av koldioxid samt en bonus till mer miljöanpassade bilar förväntas ge ett överskott på 0,41 miljarder kronor 2018 och 0,22 miljarder kronor 2019. De övriga förändringarna av fordonsskatten bedöms öka skatteintäkterna med ca 0,49 miljarder kronor 2018 och 1,52 miljarder kronor 2019.

Bilaga 1

## Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)

*dels* att 2 kap. 11 a § ska upphöra att gälla,

*dels* att 2 kap. 6, 7, 9 och 10 §§ och 5 kap. 14 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas två nya paragrafer, 1 kap. 6 b § och 2 kap. 9 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### *6 b §*

*Uppgift om fordons utsläpp av koldioxid hämtas i vägtrafikregistret.*

*Om det för fordon finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.*

*Om det för fordon finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid viktad/blandad körning, ska den uppgiften användas.*

*Om det för fordon finns flera uppgifter om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning eller viktad/blandad körning i vägtrafikregistret ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.*

#### **2 kap.**

##### *6 §<sup>1</sup>*

Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Fordonsskatten för motorcyklar är 360 kronor för ett skatteår.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:227.

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

1. personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare,

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

3. personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet *multiplieras* med *en bränslefaktor* och ett miljötillägg *tas ut*.

För bilar som kan drivas med dieselolja ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet *adderas* med *ett bränsletillägg* och ett miljötillägg.

9 §<sup>3</sup>

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. *Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.*

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. *Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret.*

*Om det för fordon som avses i andra stycket finns uppgift om ett sådant fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.*

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram.

För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2011:478.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2014:1502.

9 a §

*För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.*

*Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av*

*- 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram, och*

*- 100 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram.*

*Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol.*

10 §<sup>4</sup>

*Bränslefaktorn är 2,37.*

*Bränsletillägget är produkten av 12,88 och det antal gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer.*

*Miljötilägget är*

*a) 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och*

*b) 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2014:1502.

**5 kap.**14 §<sup>5</sup>

Om skatt som enligt 12 och 13 §§ *skall* återbetalas inte har betalats *skall* den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 200 kronor. Återbetalning *skall* inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

Om skatt som enligt 12 och 13 §§ *ska* återbetalas inte har betalats *ska* den utestående skatten sättas ned.

Fordonsskatt enligt beslut som anges i 13 § behöver inte betalas om den understiger 1 500 kronor. Återbetalning *ska* inte göras av belopp som understiger 100 kronor.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
  2. I fråga om 2 kap. 6, 7, 9 och 10 §§ gäller äldre bestämmelser fortfarande för vägtrafikskatt som avser tid före den 1 juli 2018.
  3. Bestämmelsen i 2 kap. 11 a § gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången innan lagens ikraftträdande.
  4. Bestämmelsen i 5 kap. 14 § i den äldre lydelsen gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2006:227.

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

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Bilaga*

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
<b>A Personbilar klass I</b>				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0 – 900	913	0	
	901 –	1 129	214	
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0 – 900	2 298	0	
	901 –	2 863	564	
<b>B Lätta bussar</b>				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 – 1 300	889	0	
	1 301 – 1 600	1 098	187	
	1 601 – 3 000	1 660	147	
	3 001 – 3 500	3 713	0	
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0 – 1 300	2 496	0	
	1 301 – 1 600	2 665	66	
	1 601 – 3 000	2 863	198	
	3 001 – 3 500	5 642	0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>C Lätta lastbilar och personbilar klass II</b>			
1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0 – 1 300	889	0
	1 301 – 1 600	1 098	187
	1 601 – 3 000	1 660	147
	3 001 –	3 713	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med diesellojja	0 – 1 300	2 496	0
	1 301 – 1 600	2 665	66
	1 601 – 3 000	2 863	198
	3 001 –	5 642	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<b>A Personbilar klass I</b>			
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0 – 900 901 –	1 059 1 310	0 248
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0 – 900 901 –	2 505 3 121	0 615
<b>B Lätta bussar</b>			
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 – 1 300 1 301 – 1 600 1 601 – 3 000 3 001 – 3 500	1 031 1 274 1 926 4 307	0 217 171 0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0 – 1 300 1 301 – 1 600 1 601 – 3 092 3 001 – 3 500	2 721 2 905 3 121 6 150	0 72 216 0

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:1503.



Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen

**C Lätta lastbilar och personbilar klass II**

1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med dieselloja	0 – 1 300	1 031	0
	1 301 – 1 600	1 274	217
	1 601 – 3 000	1 926	171
	3 001 –	4 307	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med dieselloja	0 – 1 300	2 721	0
	1 301 – 1 600	2 905	72
	1 601 – 3 000	3 121	216
	3 001 –	6 150	0

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före den 1 juli 2018.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Karlstad, Domstolsverket, Kommerskollegium, Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Transportstyrelsen, Trafikanalys, Regelrådet, Sveriges Kommuner och Landsting, BIL Sweden, Energigas Sverige, Föreningen Elbil Sverige, Föreningen Gröna Bilister, Miljöförvaltningen i Stockholms kommun, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenska Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Sveriges MotorCyklister, Transportföretagen, Vätgas Sverige.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Landsorganisationen i Sverige (LO), Ledarna, Naturskyddsföreningen, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Sveriges Åkeriföretag, Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Utöver instanserna på remisslistan har yttranden även inkommit från Power Circle AB, DEFA, Husvagnsbranschens Riksförbund, Magnus Nilsson Produktion, Per-Göran Blomgren, Maskinentreprenörerna, 2030-sekretariatet, Energiföretagen Sverige, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, Klimatkommunerna, Företagarna, ASPO Sverige, Volkswagen Group Sverige, Volvo Cars, Sveriges Bussföretag, Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund, E.ON Sverige AB, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Elbilsalliansen Nissan-Renault, TESLA, Kjell Johansson och Birger Eneroth.