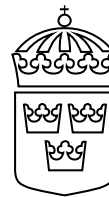


# Regeringens proposition

## 2020/21:68



### Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus– malus-systemet

Prop.  
2020/21:68

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 december 2020

*Stefan Löfven*

*Magdalena Andersson*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.26 s. 382–383) aviserat att det s.k. bonus–malus-systemet ska förstärkas och förenklas från 2021. Bonus-malus-systemet innebär att bonus ges i samband med inköpstillfället till vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd skatt under tre år. För nya bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås i denna proposition att fordonsskatten ska höjas så att koldioxidbeloppet i vägtrafikskattelagen (2006:227) under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången ska vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram. Förslaget bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2021.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	5
4	Bakgrund och gällande rätt .....	5
4.1	Miljöstyrningen i bonus–malus-systemet för nya lätta fordon .....	6
4.2	Aviserade ändringar i bonus–malus-systemet .....	7
5	Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet .....	8
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	11
7	Konsekvensanalys .....	11
7.1	Förslagets syfte och alternativa lösningar .....	12
7.2	Offentligfinansiella effekter .....	13
7.3	Effekter på fordonskattens nivå .....	13
7.4	Effekter för företag .....	15
7.5	Effekter för enskilda .....	18
7.6	Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna .....	18
7.7	Effekter för miljön .....	19
7.8	Förslagets förenlighet med EU-rätten .....	20
7.9	Övriga effekter av förslaget .....	20
8	Författningskommentar .....	20
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian .....	21
Bilaga 2	Promemorians lagförslag .....	22
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	23
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 2020 .....		24

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2020/21:68

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### **9 a §<sup>1</sup>**

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

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

– 107 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.

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 april 2021 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

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2021.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet.

3. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1, Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor, avsnitt 13.26) har regeringen avisert att det s.k. bonus–malus-systemet ska förstärkas och förenklas.

En promemoria – Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet – med förslag till ändringar i vägtrafikskattelagen (2006:227) har tagits fram inom Finansdepartementet. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2020/04288).

I denna proposition behandlas förslaget i promemorian. Förslaget bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

#### *Lagrådet*

Lagförslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över förslaget.

### 4 Bakgrund och 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. Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade fordonsskatten omfattas därutöver av det s.k. bonus–malus-systemet, där bonus ges till vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd skatt under tre år.

Grundläggande utgångspunkter för den koldioxidbaserade fordonsskatten är att den tas ut med en fiskal del i form av ett grundbelopp samt en miljöstyrande del som beror av fordonets koldioxidutsläpp. Därutöver har dieselfordon högre fordonsskatt än bensinfordon, för att kompensera för den lägre energiskatten per energiinnehåll på diesel jämfört med bensin. Dieselfordon får därutöver även ett så kallat miljö tillägg, som avser beakta dieselfordonens högre utsläpp av bl.a. kväveoxider och partiklar. Bonus–malus-systemet avser att öka andelen miljöanpassade fordon, varför styrningen inom detta system ligger i relativt nära anslutning till köptillfället (bonus i samband med inköpstillfället och en malus som tas ut under tre år).

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 1 juli 2018 trädde bonus–malus-systemet i kraft (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.16), där köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Bonus–malus-systemet omfattar nya personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Med nya avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

Bestämmelser om bonus har införts genom förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordons-skatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon tas ett förhöjt koldioxidbelopp ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången (2 kap. 9 a § första stycket VSL).

Koldioxidbeloppet är summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram (2 kap. 9 a § andra stycket VSL). År 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram, precis som för den övriga fordonsflottan inom den koldioxidbaserade fordonskatten. 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 på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § andra stycket och 9 a § tredje stycket VSL).

#### 4.1 Miljöstyrningen i bonus–malus-systemet för nya lätta fordon

Huvudmotivet för bonus–malus-systemet 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.

Sverige har i dag stigande andel elbilar och laddhybrider och förändringen går snabbt. En ökad elektrifiering är en viktig pusselbit för att nå utsläppsmålet för transportsektorn 2030. Om utbetalningarna för klimatbonusbilar överstiger intäkterna innebär det dock att inköp av nya lätta fordon subventioneras totalt sett. En viktig utgångspunkt är därför att bonus–malus-systemet är självfinansierat och därigenom inte belastar de offentliga finanserna. För att upprätthålla miljöstyrningen och för att intäkterna från malus ska täcka kostnaderna för bonus kommer systemet återkommande att behöva anpassas vartefter teknikutvecklingen fortskrider. Att intäkterna från malus ska täcka kostnaderna för bonus är även viktigt med hänsyn till svårigheterna att prognostisera miljöbils-

försäljningen. Bonus–malus-systemet kommer löpande analyseras och systemet vid behov justeras för att över tid behålla en ändamålsenlig miljöstyrning. Prop. 2020/21:68

## 4.2 Aviserade ändringar i bonus–malus-systemet

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.26 s. 382–383) aviserat att bonus–malus-systemet ska förstärkas och förenklas från 2021. Förslaget bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

I syfte att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet föreslås skärpningar av den förhöjda fordonsskatten för nya lätta bensin- och dieselfordon. För att förstärka systemet och öka incitamenten att köpa nollemissionsfordon har även ändringar i bonus aviserats.

Förslagen i denna proposition är en del av en översyn. Översynen bedöms emellertid inte färdigställd i och med denna proposition, utan avses fortsätta parallellt med regeringens satsningar på förnybara drivmedel. De aviserade ändringarna av bonus behandlas inte i denna proposition utan kommer att införas i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Regeringen aviserade vid införandet av bonus–malus-systemet att systemet behövde utvärderas i ett tidigt skede i syfte att följa upp både systemets offentligfinansiella effekter och miljöstyrning. Sedan dess har bonus–malus-systemet varit på plats några år och övergången från den gamla mätmetoden NEDC till den nya mätmetoden WLTP i beskattningen av nya fordon har genomförts. Systemets funktion har också följts upp och utvärderats i bl.a. Konjunkturinstitutets specialstudie (KI 2019:22) som svarar väl mot den ursprungliga intentionen att utvärdera systemet i ett tidigt skede. De aviserade förändringarna bedöms både förstärka miljöstyrningen och bidra till att intäkterna överstiger kostnaderna. Eventuella förändringar av bonus–malus-systemet bör ske med god framförhållning.

Bonus–malus-systemet kommer även fortsatt löpande analyseras och systemet vid behov justeras, bl.a. för en effektiv miljöstyrning. I budgetpropositionen för 2021 aviserade regeringen att den avser återkomma om förändringar i systemet i budgetpropositionen för 2022.

## 5 Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet

**Regeringens förslag:** För bensin- och dieseldrivna lätta fordon ska koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången vara summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram och
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Energigas Sverige, Konsumentverket, LO, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Statens energimyndighet, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och 2030-sekretariatet* är positiva till förslaget eller har inga synpunkter.

*Konjunkturinstitutet* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* har inga synpunkter på de föreslagna ändringarna av koldioxidbeloppet, men är negativa till systemet som sådant. *Maskinentreprenörerna* menar att självfinansieringen innebär att för att finansiera eldrivna bonusbilar måste bilar eller lätta lastbilar med höga koldioxidutsläpp säljas och beskattas. *Riksförbundet M Sverige* står bakom reformen i grunden, men ser ett problem med intäktsneutraliteten när fler och fler bilar omfattas av bonus och malus därför måste höjas. Även *Skattebetalarnas Förening, Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* ifrågasätter bonus–malus-systemets effektivitet. *Transportföretagen* vill använda överskottet som nuvarande beskattning av vägtrafiken ger till att finansiera bonussystemet.

*Bil Sweden, Motorbranschens Riksförbund* och *Volvo Cars AB* är positiva till att bonus–malus-systemet löpande förstärks och förenklas för att på ett effektivt sätt bidra till att sänka koldioxidutsläppen och på sikt styra mot en fossilfri transportsektor. De tillstyrker förslaget att sänka gränserna för malus från 140 till 130 gram per kilometer och från 95 till 90 gram per kilometer, men avstyrker förslaget att höja malus. Även *Företagarna* anser att bonus–malus-systemet är en bra modell i grunden, men anser bl.a. att vissa branscher drabbas särskilt hårt av förslagen.

*Energigas Sverige, Bil Sweden* och *Volvo Cars AB* vill att malus ska fördelas över fler än tre år.

*Bil Sweden, Företagarna, Maskinoperatörerna, Motorbranschens Riksförbund, Småföretagarnas Riksförbund, Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* anser att lätta lastbilar missgynnas då transportnyttan inte beaktas i bonus–malus-systemet och vill att detta åtgärdas. *Husvagnsbranschens Riksförbund* och *SCR Svensk Camping* vill att husbilar undantas från bonus–malus-systemet eller ges en lägre fordonsskatt som tar hänsyn till husbilens särart som fritidsfordon. *Transportstyrelsen* anser att man i konsekvensutredningen i större utsträckning behöver utreda hur företag och ägare av lätta lastbilar och husbilar påverkas av förslaget. *Statens energimyndighet* anser att det vore



önskvärt att ytterligare belysa att det finns betydligt färre bonusalternativ för köpare av lätta lastbilar än för köpare av personfordon.

*Bil Sweden, Drivkraft Sverige, LO, Riksförbundet M Sverige, Svenskt Näringsliv och Volvo Cars AB* anser att alla bilar som körs på biodrivmedel, även HVO100, bör få den lägre fordonsskatt så som gas- och E85-bilar har i dag. *Transportstyrelsen* anser att etanolbilar gynnas av förslaget jämfört med bilar som kan drivas med HVO, vilket ger en snedvridande styreffekt.

Ett flertal remissinstanser, bl.a. *Bil Sweden, Energigas Sverige, Företagarna, Motorbranschens riksförbund, Statens energimyndighet, Svenskt Näringsliv, Transportföretagen* och *Volvo Cars AB*, menar att styrmedel som berör personbilar ska behandlas samlat och har valt att lämna synpunkter på behovet av övergripande analyser och på andra styrmedel så som reduktionsplikt, förmånsbeskattning och koldioxidbeskattning. De har även betonat att frågor om bonus och malus bör behandlas tillsammans, varav vissa även har lämnat synpunkter som gäller bonus.

**Skälen för regeringens förslag:** För att nå målet att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045, behöver omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta påskyndas. Reduktionsplikten och koldioxidskatten är centrala styrmedel för att nå dessa mål. Bonus–malus-systemet är ett komplement till dessa och syftar till att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen.

En grundläggande princip i bonus–malus-systemet är att intäkterna ska täcka kostnaderna. Att systemet är självfinansierat och därigenom inte belastar de offentliga finanserna är en viktig utgångspunkt. Ett underskott i systemet innebär en nettosubventionering av nybilsköp. Andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen ökar just nu snabbt vilket är positivt för omställningen av fordonsflottan, men också en indikation på att den tekniska utvecklingen går framåt och att laddbara fordon blir mer konkurrenskraftiga. Av dessa skäl behöver bonus–malus-systemet kontinuerligt analyseras och anpassas bl.a. för en effektiv miljöstyrning och för att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen i takt med den tekniska utvecklingen. De föreslagna ändringarna ingår i den gröna skatteväxlingen, som innebär att höjda miljöskatter växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande.

Ett flertal remissinstanser önskar en översyn av bonus–malus-systemets effektivitet och även en samlad översyn av alla styrmedel som berör personbilar däribland reduktionsplikt, förmånsbeskattning och koldioxidbeskattning. Även behovet av utbyggnad av laddinfrastruktur i hela landet lyfts fram. Regeringen har gett en särskild utredare i uppdrag att bl.a. analysera hur en utfasning av fossila drivmedel kan ske på ett systematiskt och samhällsekonomiskt effektivt sätt (dir. 2019:106). Regeringen behandlar dessa frågor i andra sammanhang, men det här lagstiftningsärendet gäller enbart ändringar av koldioxidbeloppet inom bonus–malus-systemet. När det gäller promemorians förslag att koldioxidbeloppet ska höjas har en stor andel remissinstanser inte haft några synpunkter eller förhållit sig positiva.

Regeringen aviserade också vid införandet av bonus–malus-systemet att systemet behövde ses över och utvärderas i ett tidigt skede. Förslagen i denna proposition är en del av en tidig översyn. Översynen bedöms emellertid inte färdigställd i och med denna proposition, utan avses fortsätta parallellt med regeringens satsningar på förnybara drivmedel. Regeringen avser att återkomma om förändringar i systemet i budgetpropositionen för 2022.

Flera remissinstanser, däribland *Bil Sweden*, *Svenskt Näringsliv* och *Volvo Cars AB* anser att fordon som kan drivas på HVO100 bör omfattas av bonus. *Transportföretagen* och *Husvagnsbranschens Riksförbund* anser att vissa fordonstyper, t.ex. husbilar och lätta lastbilar, bör undantas från bonus–malus-systemet eller att tiden på tre år som det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut ska förlängas och spridas ut på fler år.

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. Bonus–malus-systemet är ett komplement som syftar till att påverka nybilsinköpen. Regeringen ser det därför som naturligt att alla nyköpta bilar ska omfattas. Systemet avser ge en tydlig signaleffekt och styra mot val av fordonsteknik som inte bidrar till koldioxidutsläpp eller ger låga koldioxidutsläpp.

Att det förhöjda koldioxidbeloppet skulle tas ut i tre år grundades vid systemets införande 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 dem som införskaffar en ny bil vad gäller att välja bil med lägre koldioxidutsläpp blir större för en högre fordonsskatt per år under en kortare tidsperiod än samma sammanlagda fordonsskatt utspridd under fler år. Regeringen bedömer att dessa överväganden fortsatt är välgrundade och att det inte finns skäl för att förlänga tiden för uttag av det förhöjda koldioxidbeloppet.

För att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet bör malus höjas. Det föreslås därför att beloppen som ingår i beräkningen av det förhöjda koldioxidbeloppet höjs med 25 kronor. Av samma skäl föreslås att den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut ska sänkas från 95 till 90 gram per kilometer och gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut ska sänkas från 140 till 130 gram per kilometer. Detta innebär sammantaget för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången ska vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram t.o.m. 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

Ändringarna föreslås gälla för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som för första gången blir skattepliktiga fr.o.m. den dag då lagändringen träder i kraft. Från år 4 och därefter gäller fortfarande att koldioxidbeloppet är 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 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 på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För dieselfordon som omfattas av förslaget kommer i enlighet med 2 kap. 7 och 10 §§ VSL bränsletillägg att tillämpas även efter de tre första åren, precis så som gäller för de fordon som i dag omfattas av bonus–malus-systemet.

### Lagförslag

Förslaget medför ändring i 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Ändringarna ska träda i kraft den 1 april 2021.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet.

För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser vid bestämmande av fordonsskatt.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Skälen för regeringens förslag:** Som regeringen aviserat i budgetpropositionen för 2021 så bör bonus–malus-systemet för lätta fordon förstärkas och förenklas från 2021. Med hänsyn till den tid som behövs för systemanpassningar för uttag av fordonsskatt bedöms att ändringarna bör träda i kraft den 1 april 2021.

Vid bestämmandet av fordonsskatt som avser tid innan ändringarna träder i kraft ska äldre bestämmelser gälla.

För fordon som har blivit skattepliktiga för första gången före den 1 april 2021 gäller den äldre lydelsen av 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen. Det innebär att för dessa fordon ska fordonsskatt, även efter att de nya högre koldioxidbeloppen har trätt i kraft, fortsatt bestämmas enligt de i dag gällande lägre koldioxidbeloppen.

## 7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet om förändringar i malus för lätta fordon och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen sammantaget uppfyller kraven i 6 och 7 §§ i förordningen. Redovisningen av berörda företag utifrån antal och storlek samt beskrivningen av företagens administrativa kostnader bedöms dock bristfällig.

Flera remissinstanser konstaterar att regeringen föreslagit eller aviserat flera andra förslag, bl.a. förändringar av klimatbonusen, som påverkar styrningen för lätta fordon och efterfrågar en samlad analys av förslagen. Denna proposition innehåller enbart förslag om förändrade fordonsskattebelopp för nya lätta fordon och det är därför detta som är konsekvensanalysens huvudsakliga fokus, även om andra förslag också omnämns.

## 7.1 Förslagets syfte och alternativa lösningar

Bonus–malus-systemet ska enligt januariavtalet och avisering i budgetpropositionen för 2021 förstärkas och förenklas. För att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet bör malus höjas genom att beloppen som ingår i beräkningen av det förhöjda koldioxidbeloppet höjs med 25 kronor samtidigt som gränserna för när det tas ut sänks från 95 till 90 gram per kilometer respektive från 140 till 130 gram per kilometer. Den föreslagna höjningen gäller enbart för lätta fordon som blir skattepliktiga för första gången 1 april 2021 eller senare. Detta eftersom syftet med förändringen är att förstärka styrningen vid inköpstillfället.

Januariavtalet innehåller även en överenskommelse om en kraftfull grön skatteväxling. Denna åtgärd utgör en del av finansieringen av den gröna skatteväxlingen. Nyregistreringen av laddbara fordon ökar för närvarande snabbt och utvecklingen förväntas fortgå. Samtidigt har utvecklingen gått mot att en större andel av personbilarna väger mer vilket kan orsaka att utsläppen från nya bilar ökar. Behovet av att genom bonus–malus-systemet styra mot ökad andel miljöanpassade bilar och därigenom bidra till att nå klimatmålen för transportsektorn kvarstår, men systemet behöver justeras i takt med utvecklingen av nybilsförsäljningen. Slutligen är det viktigt att bonus–malus-systemet i sin helhet inte innebär en kostnad för staten.

I syfte att förstärka bonus–malus-systemet kan flera typer av höjningar av den förhöjda fordonskatten övervägas. En alternativ utformning hade varit att låta även befintliga fordon inom bonus–malus-systemet omfattas av höjningen av koldioxidbeloppet. Eftersom bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsköparen bedöms dock inte en sådan åtgärd träffsäker i att ytterligare förstärka denna miljöstyrning. Flera remissinstanser har lyft ytterligare alternativa utformningar. Några exempel är att förlänga tiden för malus, att enbart förändra gränsen för när förhöjt koldioxidbelopp tas ut men inte beloppen per gram samt att helt skrota systemet.

De föreslagna förändringarna i fordonsbeskattningen bidrar förutom till en förstärkt miljöstyrning även till finansiering av systemet. Regeringen bedömer därmed att den föreslagna åtgärden är lämplig utifrån det redovisade syftet.

Förslagets effekter på skatteintäkterna beräknas till 0,33 miljarder kronor 2021 vid ikraftträdande 1 april, 0,85 miljarder kronor 2022 och till 1,38 miljarder kronor 2023. Den varaktiga effekten bedöms uppgå till 1,49 miljarder kronor. De aviserade ändringarna i bonusförordningen beräknas därutöver innebära vissa mindre anslagsbesparingar.

**Tabell 7.1 Förslag om höjd malus inom bonus–malus-systemet**

Miljarder kronor

Effekt från	Brutto-	Periodiserad nettoeffekt			Varaktig effekt
	effekt	2021	2022	2023	
2021-04-01	0,38	0,33	0,85	1,38	1,49

Beräkningen är gjord utifrån myndigheten Trafikanalys prognos över nybilsförsäljningen för perioden 2020–2022. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna utgår från basen för respektive år och är därmed ett avsteg från Finansdepartementets beräkningskonventioner om fasta baser. Vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer. Vidare utgår intäktsberäkningarna från att den nya mätmetoden WLTP leder till i genomsnitt 20 procent högre koldioxidvärden för bensin- och dieseldrivna bilar jämfört med den tidigare mätmetoden NEDC. Det innebär att fordon som registreras fr.o.m. den 1 januari 2020 antas ha ett koldioxidvärde som är i genomsnitt 20 procent högre än för motsvarande fordon som registrerades tidigare. En högre procentuell skillnad leder till högre intäkter från malus men sannolikt också lägre kostnader för bonus. För laddhybrider har övergången till WLTP också inneburit högre koldioxidvärden för ett givet fordon. I samband med övergången har dock också tillverkarna börjat utrusta bilarna med större batterier vilket har sänkt koldioxidvärdena jämfört med tidigare årsmodeller. Om effekten på nya bilars uppmätta koldioxidvärden är lägre så innebär det att den offentligfinansiella effekten av förändringar i malus också är mindre och tvärtom. Det antas mellan åren ingen minskning av fordonens genomsnittliga koldioxidvärden utöver den som sker till följd av förändrad andel av olika drivlinor (el, bensin, diesel etc.) i nybilsförsäljningen.

### 7.3 Effekter på fordonsskattens nivå

Förslaget leder, för fordon skattepliktiga för första gången från den 1 april 2021, till höjd fordonsskatt för bensin- och dieselfordon med utsläpp över 90 gram per kilometer. Beloppet som ingår i beräkningen av koldioxidbeloppet föreslås höjas med 25 kronor per gram koldioxid. Dessutom sänks gränserna för när koldioxidbeloppet tas ut till 90 respektive 130 gram. Skattehöjningen per gram koldioxid blir densamma för bensin- och dieseldrivna fordon. För ett fordon med 150 gram

koldioxidutsläpp per kilometer blir skattehöjningen 2 160 kronor per år de tre första åren. Fordonsskatten år 4 och därefter påverkas inte av förslaget. I tabell 7.2 nedan illustreras förändringarna för ytterligare några utsläppsnivåer. För fordon som blir skattepliktiga för första gången från och med den 1 januari 2020 utgår beskattningen ofta från den nya mätmetoden WLTP för att bestämma fordonets koldioxidutsläpp eftersom den generellt ger högre utsläppsvärden än den tidigare mätmetoden NEDC. Personbilar drivna på bensin eller diesel registrerade under 2019 hade i genomsnitt ett koldioxidvärde utifrån WLTP på 160–170 gram per kilometer. För ett dieselfordon med ett koldioxidvärde på 165 gram per kilometer innebär förslaget en skattehöjning år 1–3 från ca 9 200 kronor till 11 700 kronor, dvs. med ungefär 2 500 kronor per år. För en relativt vanlig lätt lastbil (dieseldriven med WLTP-värde på 200 gram koldioxid per kilometer) innebär förslaget en skattehöjning med ungefär 3 400 kronor till ca 16 800 kronor per år under de tre första åren.

**Tabell 7.2 Förslagets effekter på fordonsskatten i bonus-malus-systemet för bensin- och dieseldrivna fordon med olika koldioxidutsläpp per km**

Kronor

Fordon	Nuvarande regler, år 1-3	Förslag, år 1-3	Skattehöjning per år, år 1-3	Skatt fr o m år 4 (oförändr.)
Bensindriven, 95 g/km	360	895	535	360
Bensindriven, 111 g/km	1 672	2 607	935	360
Bensindriven, 150 g/km	5 120	7 280	2 160	1 218
Bensindriven, 200 g/km	10 470	13 880	3 410	2 318
Bensindriven, 250 g/km	15 820	20 480	4 660	3 418
Dieseldriven, 95 g/km	1 894	2 429	535	1 894
Dieseldriven, 111 g/km	3 422	4 357	935	2 110
Dieseldriven, 150 g/km	7 398	9 558	2 160	3 496
Dieseldriven, 200 g/km	13 424	16 834	3 410	5 272
Dieseldriven, 250 g/km	19 450	24 110	4 660	7 048
Dieseldriven, 300 g/km	25 476	31 386	5 910	8 824

Husbilar (personbil klass II) bedöms vara den fordonskategori som drabbas av de största fordonsskattehöjningarna i och med förslaget. Husbilar med uppgift om koldioxidutsläpp enligt WLTP-standarden beräknas ha utsläpp på i genomsnitt ca 300 gram per kilometer (än så länge registreras dock många nya husbilar med koldioxiduppgift enligt skälig grund, vilket innebär ett betydligt lägre koldioxidvärde). Ett dieseldrivet fordon med 300 gram i koldioxidutsläpp har enligt nuvarande regler en fordonsskatt på ca 25 500 kronor per år de tre första åren. Förslaget om höjd malus innebär en skattehöjning med ca 5 900 kronor till ca 31 400 kronor per år de tre första åren. De flesta husbilar är dock avställda en stor del av året, vilket innebär att få husbilsägare betalar full årlig skatt för sitt fordon. Riksdagen har efter förslag i budgetpropositionen för 2021 beslutat (bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63) att det ska införas

förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning. Åtgärden innebär utökade möjligheter för husbilsägare att minska sin effektiva fordonsskatt genom avställning. Även om fordonsskatten höjs med i genomsnitt ca 5 900 kronor för nya husbilar bedöms den effektiva fordonsskatten som ägarna betalar öka betydligt mindre än så till följd av förslaget. För den husbil som är påställd 50 dagar per år blir den effektiva fordonsskattehöjningen ca 800 kronor per år.

## 7.4 Effekter för företag

Förslagets effekter på olika fordonstyper redovisas översiktligt ovan. Till exempel blir skattehöjningen för många lätta lastbilar registrerade efter förändringen 3 000 till 4 000 kronor per år. De flesta lätta lastbilarna används av företag. De får med anledningen av förslagen i denna proposition ökade kostnader om de köper en lätt lastbil som omfattas av malus. Flera remissinstanser påpekar att lätta lastbilar har ett annat användningsområde än personbilar och att elektrifieringen av dessa fordon inte har kommit lika långt som för personbilarna. De speciella egenskaperna motiverar enligt flera remissinstanser särskild analys och eventuellt även särskilda regler. Omställningen av fordonsflottan är brådskande. Även om den tekniska utvecklingen inte nått lika långt för lätta lastbilar som för personbilar bedömer regeringen att det är viktigt att sammanhållet försöka styra inköpen av lätta fordon till renare alternativ. Utbudet av miljöanpassade lätta lastbilar med låga koldioxidutsläpp ökar dock. Dessutom förväntas utbudet av lätta lastbilar som uppfyller kraven för den svenska klimatbonusen att öka ytterligare under de kommande åren till följd av EU:s skärpta utsläppskrav för nya bilar.

Vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer. Den samlade kostnadsökningen för svenska företag i första ledet till följd av den föreslagna skattehöjningen motsvarar ungefär den redovisade offentligfinansiella effekten multiplicerat med 0,6. För 2021 totalt alltså ca 0,2 miljarder kronor, 2022 0,5 miljarder kronor och 2023 ungefär 0,8 miljarder kronor.

År 2019 var ca en miljon personbilar registrerade på juridiska personer. Det finns även ca en halv miljon lätta lastbilar registrerade på juridiska personer. Vid 2019 års slut fanns det drygt 180 000 personbilar i trafik som hade nyregistrerats under året på juridiska personer. Detta motsvarar knappt 60 procent av de nyregistrerade fordonen. Utöver detta nyregistrerades ca 50 000 lätta lastbilar på juridiska personer. Dessa siffror är något lägre än antalet nyregistrerade fordon eftersom vissa av dessa redan avregistrerats vid årets slut. Om bilförsäljningen framöver skulle likna bilförsäljningen för 2019 påverkar alltså de förändrade reglerna ungefär 230 000 företagsägda fordon under det första året. Antalet företagsägda fordon som påverkas av förslagen ökar sedan år för år i takt med att fler fordon registreras. För malusfordon som ska användas som förmånsbil innebär förändringen att förmånsvärdet för fordonet stiger, eftersom fordonsskatten är en separat komponent i beräkningen av förmånsvärdet. Detta påverkar socialavgifterna för företag som erbjuder förmånsbilar.

Ägandet av fordon är utspritt 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 och hur det leasande företaget ser ut med avseende på storlek och antal anställda. Budgetpropositionen för 2021 innehåller även avisering om ändrade regler för beräkning av bilförmån. Något sådant förslag behandlas inte i denna proposition. I tabell 7.3 visas fordonsägande av nya och äldre fordon i några branscher sorterade utifrån standarden för svensk näringsgrensindelning. Av de företagsägda fordon som registrerats under 2019 återfanns vid årets slut knappt hälften antingen kvar inom handeln med motorfordon eller inom en SNI-gren innefattande uthyrning och leasing. Branscher med relativt många nyregistrerade lätta fordon är annars byggverksamhet och verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik. Några näringar som har relativt många företagsägda lätta fordon är jord- och skogsbruket, olika byggverksamheter, vård och omsorg och transportverksamhet där bland annat taxiverksamhet ingår.

**Tabell 7.3 Personbilar och lätta lastbilar efter ägarens näringsgrenstillhörighet**

Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	Antal på juridiska personer nyregistrerade lätta fordon 2019 i trafik vid årets slut	Andel per bransch	Antal personbilar och lätta lastbilar i trafik ägda av juridiska personer	Andel per bransch
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	61 208	27%	210 823	13%
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	40 457	18%	134 949	9%
Byggverksamhet	28 796	13%	265 115	17%
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	23 533	10%	138 234	9%
Tillverkning	13 551	6%	89 851	6%
Vård och omsorg; sociala tjänster	9 742	4%	65 135	4%
Jordbruk, skogsbruk och fiske	8 206	4%	277 408	18%
Transport och magasinering	7 143	3%	72 335	5%
Finans- och försäkringsverksamhet	6 635	3%	25 095	2%
Övriga	25 648	11%	237 314	15%
<b>Totalt</b>	<b>224 919</b>	<b>100%</b>	<b>1 582 692</b>	<b>100%</b>

Källa: Trafikanalys, Fordon 2019, Statistik 2020:5 och egen bearbetning.

Förslaget påverkar såväl företag som hushåll. Informationsinsatser som uppmärksammar och tydliggör förändringarna 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. Som tidigare aviserats avser också regeringen att



ge i uppdrag till lämplig myndighet att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter kring lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring (prop. 2019/20:65 s.149 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan).

Förändringarna i bonus och den förhöjda fordonsskatten bedöms vara av begränsad karaktär i förhållande till den totala storleken på fordonsskatt och den investering det innebär att köpa in ett nytt fordon. Det bedöms därför inte nödvändigt med något särskilt anpassat ikraftträdandedatum på grund av förslaget effekter på företag.

Fordonsindustrin måste leva upp till EU:s skärpta krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar. År 2021 ska de genomsnittliga utsläppen från en tillverkares försäljning av nya personbilar inom EU uppgå till 95 gram koldioxid per kilometer. Motsvarande krav för lätta lastbilar är 147 gram koldioxid per kilometer. Om detta överskrids riskerar tillverkaren böter. Bonus–malus-systemet syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp i nybilsförsäljningen. I den mån systemet lyckas att stimulera till detta kan det nationella bonus–malus-systemet för enskilda tillverkare underlätta att nå EU:s krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp. Nybilsförsäljningen har under de senaste åren varit stark. Under de senaste åren är antalet nyregistrerade personbilar närmare 400 000. Prognosen är dock svagare för år 2020 och framåt. Den största enskilda anledningen är covid-19-pandemin men en avmattning var väntad redan innan pandemins utbrott. Nybilsköpare kan ha olika typer av behov och preferenser och många biltillverkare har olika modeller samt tekniker för att tillgodose detta. Sammantaget bedöms inte de föreslagna förändringarna vara av sådan karaktär att de påverkar den svenska fordonsindustrin i någon större utsträckning, i termer av generella arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Förslagen bedöms inte medföra några förändrade konkurrensförhållanden för företag verksamma inom landet då alla som äger lätta fordon inom verksamheten berörs. För företag som är konkurrensutsatta internationellt kan den höjda fordonsskatten innebära en marginellt försämrad konkurrenssituation till följd av högre kostnader.

Fordonsskatt betalas i normalfallet för ett skatteår men om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas fordonsskatten upp i tre skatteperioder (2 kap. 5 § VSL). Förslaget att höja fordonsskatten under bilens första tre år i trafik innebär att något fler kommer få betala fordonsskatt uppdelat på tre skatteperioder. För företagen som väljer att köpa sådana fordon innebär detta två ytterligare betalningstillfällen per år vilket torde öka de administrativa kostnaderna något. Å andra sidan innebär en uppdelad betalning att företagen inte behöver betala lika mycket av skatten i förskott vilket kan förbättra företagens likviditet något. Det saknas möjlighet att, som *Regelrådet* efterfrågar, genomföra en djupare kvantitativ analys av effekten på företagens administrativa kostnader för de fordon som köps efter den 1 april 2021. Om det antas att det tar ett företag fem minuter att hantera en ytterligare inbetalning med ett timpris på 400 kronor innebär det en kostnad på 33 kronor per inbetalning. Detta innebär en ökad kostnad med 66 kronor per år och fordon som får förändrad skatteperiod till följd av förslaget. Om 30 000 företagsägda fordon påverkas innebär det ökade administrativa kostnader med ca två miljoner kronor för dessa företag. Förslaget förväntas 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.

## 7.5 Effekter för enskilda

Förslaget påverkar endast individer som planerar att köpa ett nytt lätt fordon från och med den 1 april 2021. Någon närmare analys av hur individer med olika inkomst, kön eller bostadsort kommer anpassa sina val av bil har inte kunnat göras men övergripande resonemang om konsekvenser för den ekonomiska jämställdheten och jämlikheten redovisas nedan.

### **Effekter för den ekonomiska jämställdheten**

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till nära två tredjedelar. Ungefär samma förhållande gäller för nyregistrerade fordon. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå en förändrad beskattning av fordon i genomsnitt påverka män mer än kvinnor. En annan aspekt gällande fördelningen mellan kvinnor och män är att ägandet av fordon skiljer sig något åt mellan könen när det gäller fordonens koldioxidvärden. För bilar som 2018 nyregistrerades av kvinnor var det genomsnittliga koldioxidvärdet något lägre än för de bilar som nyregistrerades av män. Det bidrar också till att förslaget bedöms öka kostnaderna något mer för män än för kvinnor. Det aktuella förslaget bedöms dock ha marginella effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män i stort.

### **Effekter för den ekonomiska jämlikheten**

Hushåll med relativt höga inkomster svarar för en större del av inköpen av nya bilar. Det bedöms därför att det ökade skatteuttaget främst kommer att beröra hushåll i den övre delen av inkomstfördelningen. Det gäller även i relation till individens inkomst, dvs. att förslaget bedöms bidra till minskad inkomstspridning. Sett till den ekonomiska jämlikheten i stort bedöms dock förslaget få en mycket begränsad effekt. Boende i storstäderna står för en relativt stor andel av köpen av nya fordon men de köper också en stor andel av fordonen med låga utsläpp som inte påverkas av skatteförslaget. När det gäller hur boende i olika regioner påverkas av förslaget om förändrad malus bedöms det sammantaget inte vara några större skillnader.

## 7.6 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Då förändringarna endast påverkar skattenivåer bedöms de ha marginella konsekvenser för berörda myndigheter. De ändringar som behöver göras för att anpassa Transportstyrelsens it-system till förslagen bedöms

innebära initiala, men begränsade, utvecklingskostnader. Skatteverket behöver uppdatera informationsmaterial. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra ökade kostnader för andra myndigheter. De begränsade kostnaderna för myndigheter rymms inom befintliga ekonomiska ramar.

## 7.7 Effekter för miljön

Bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsköparnas val av fordon. Detta bedöms kunna bidra till en högre andel bilar med lägre koldioxidutsläpp per kilometer i den svenska fordonsflottan och därmed på sikt till lägre utsläpp av koldioxidutsläpp, och därmed också till etappmålet för utsläpp från inrikes transporter till 2030. En ökad andel elbilar och laddhybrider bidrar även till lägre halter av luftföroreningar, såsom kvävedioxid och partiklar, och därmed bättre luftkvalitet lokalt. Systemet kan också ha en signaleffekt kring vikten av att den tekniska utvecklingen bör gå mot mer effektiva fordon med lägre utsläpp av koldioxid.

Att kvantifiera bonus–malus-systemets effekter på utsläppen av koldioxid och andra luftföroreningar är komplicerat. Konjunkturinstitutet och Naturvårdsverket har genom simuleringsstudier beräknat det svenska bonus–malus-systemets effekter på de territoriella koldioxidutsläppen 2030 och kommit fram till att systemet har viss effekt på dessa utsläpp (Miljöekonomi och politik 2019, KI 2019:19). I en kontrollstation för strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2020:03 samt ER 2020:04) framtagen av sex svenska myndigheter konstaterades att det ännu inte går att utläsa någon positiv effekt av bonus–malus-systemet på utsläppen från den svenska transportsektorn men att systemet varit på plats under kort tid och eftersom statistiken för 2018 påverkas av vad som hände både före och efter införandet är det svårt att säga något om styrmedlets effekter. Myndigheternas slutsats är därför att bonus–malus-systemet kommer att behöva utvärderas och justeras regelbundet i förhållande till sitt syfte. Inom kontrollstationen konstateras dock att nybilsregistreringen av rena elbilar och laddhybrider ökar, både på grund av ett ökat utbud och det svenska bonus–malus-systemet.

Under första halvåret 2018 innan bonus–malus-systemet infördes utgjorde laddbara bilar och gasbilar 6,5 procent av de nyregistrerade bilarna. Under första halvåret 2020 uppgick motsvarande andel till över 25 procent och trenden ser ut att förstärkas ytterligare under andra halvåret 2020. Liknande utveckling har skett i andra EU-länder som omfattas av EU:s koldioxidkrav för lätta fordon, dock är andelen laddbara fordon i nybilsförsäljningen högre i Sverige än i övriga EU-länder.

De föreslagna förändringarna bedöms innebära en viss förstärkning av bonus–malus-systemets totala verkningsgrad avseende att öka andelen miljöanpassade bilar i nybilsförsäljningen. Sammantaget bedöms skatteförslaget på sikt ge en viss, om än begränsad ytterligare nationell utsläppsminskning och genom detta bidra till målet att minska koldioxidutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå.

## 7.8 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Lagförslagen ska, i enlighet med *Kommerskollegiums* bedömning, anmälas 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. Enligt det direktivet kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte. Kommerskollegium bedömer att förslaget inte behöver anmälas enligt direktiv 2006/123/EG eftersom det inte innehåller nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet.

## 7.9 Övriga effekter av förslaget

Förslaget bedöms inte ha några effekter på sysselsättningen på lång sikt.

# 8 Författningskommentar

### 2 kap.

#### 9 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om det förhöjda koldioxidbeloppet (malus) som tas ut inom bonus–malus-systemet.

Ändringen i *första stycket* innebär att ett nytt koldioxidbelopp ska gälla för fordon som blir skattepliktiga för första gången den 1 april 2021 eller senare. Det 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 §. Vad som avses med uttrycket ”skattepliktig för första gången” anges i 1 kap. 6 a § vägtrafikskattelagen.

Ändringen i *andra stycket* innebär att det förhöjda koldioxidbeloppet för ett skatteår för de fordon som omfattas av ändringen är summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.

## Sammanfattning av promemorian

Prop. 2020/21:68

Bilaga 1

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.26 s. 382–383) föreslagit att bonus–malus-systemet ska förstärkas och förenklas från 2021. Förslaget bygger på en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna (januariavtalet). För bensin- och dieseldrivna lätta fordon ska koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2021.

## Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **2 kap.**

#### **9 a §<sup>2</sup>**

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

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

– 107 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.

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 april 2021 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

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2021.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet.
  3. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § i den äldre lydelsen.

## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2020/21:68

Bilaga 3

Följande remissinstanser har yttrat sig över promemorian: BIL Sweden, Drivkraft Sverige (f.d. Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet), Energigas Sverige, Husvagnsbranschens Riksförbund, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, LO, Motorbranschens Riksförbund, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, SCR Svensk Camping, Skatteverket, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Bioenergiföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Föreningen Elbil Sverige, Föreningen Gröna Bilister, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Sveriges Åkeriföretag, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Vätgas Sverige.

Utöver instanserna på remisslistan har yttranden även inkommit från följande: Företagarna, Maskinoperatörerna, Skattebetalarnas Förening, Småföretagarnas Riksförbund, Volvo Cars AB och 2030-sekretariatet.

## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 2020

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Johansson, Baylan, Hultqvist, Andersson, Bolund, Damberg, Shekarabi, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen, Lind, Hallberg, Nordmark, Micko

Föredragande: statsrådet Andersson

---

Regeringen beslutar proposition Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet