

Lagrådsremiss

Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 20 juni 2024

Erik Slottnér

Jan Larsson
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att malus för husbilar tas bort och att nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	4
3	Ärendet och dess beredning	6
4	Gällande rätt	6
5	Malus för husbilar tas bort	7
6	Malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol	10
7	Konsekvensanalys	12
7.1	Syfte och alternativa lösningar	13
7.2	Förslagets förenlighet med EU-rätten	14
7.3	Offentligfinansiella effekter	14
7.4	Effekter för företag och privatpersoner	16
7.5	Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna	18
7.6	Effekter för miljön	18
7.7	Övriga effekter	19
8	Författningskommentar	20
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon	23
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	24
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	26

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

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

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 9 a och 13 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

9 a §²

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 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 75 gram och upp till och med 125 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 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 *klass I*, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 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.

Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol.

13 §³

Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster.

² Senaste lydelse 2022:349.

³ Senaste lydelse 2020:1063.

under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde. *För personbilar klass II gäller, om fordonet ställs av under den tid då koldioxidbeloppet bestäms enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst 4 dagar i stället för minst 15 dagar.*

under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2025.
2. För fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § första stycket i den äldre lydelsen.
3. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § tredje stycket i den äldre lydelsen.
4. Vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet gäller 2 kap. 13 § i den äldre lydelsen.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Finansdepartementet har promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon tagits fram. I promemorian lämnas förslag om att malus för husbilar ska tas bort och att nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus.

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*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Finansdepartementet (Fi2024/00720).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag.

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. Koldioxidutsläppen per kilometer baseras på uppmätt drivmedelsförbrukning vid testning enligt en körcykel. Den uppmätta drivmedelsförbrukningen räknas om till koldioxidutsläpp per kilometer baserat på kolinnehållet i det aktuella drivmedlet, oavsett om kolatomerna har fossilt eller biogent ursprung.

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 (dvs. husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2010 (2 kap. 7 § VSL).

För fordon som omfattas av det koldioxidbaserade systemet gäller som utgångspunkt att fordonsskatt tas ut med dels ett grundbelopp på 360 kronor, dels ett koldioxidbelopp (2 kap. 7 och 8 §§ VSL). Koldioxidbeloppets storlek beräknas utifrån fordonets drivmedel och det antal gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 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. För övriga fordon är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram (2 kap. 9 § VSL). Uppgift om fordons utsläpp av koldioxid hämtas i vägtrafikregistret (1 kap. 6 b § första stycket VSL). Även uppgifter om ett fordons drivmedel ska föras in i vägtrafikregistret (vägtrafikdataförordningen [2019:382] bilaga 1, 2.1).

Vissa lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet omfattas därutöver av s.k. malus, som innebär att fordon med höga utsläpp av koldioxid får ett förhöjt koldioxidbelopp under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. År fyra och därefter beräknas koldioxidbeloppet på samma sätt som för fordon i det koldioxidbaserade systemet som inte omfattas av malus. Malus infördes 2018 och 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 (2 kap. 9 a § första stycket VSL). Det förhöjda koldioxidbeloppet är, sedan den 1 juni 2022, summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram, och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram (2 kap. 9 a § andra stycket VSL). För fordon som blivit skattepliktiga för första gången mellan den 1 juli 2018 och den 31 maj 2022 gäller andra gränser och belopp enligt äldre bestämmelser. 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, omfattas inte av malus (2 kap. 9 a § tredje stycket VSL).

Fordon som är avställda är inte skattepliktiga (2 kap. 1 § VSL). Fordonsskatt tas ut för den tid då fordonet är skattepliktigt, men om det är skattepliktigt under en del av en kalendermånad är huvudregeln att skatt tas ut för hela månaden (2 kap. 13 § första stycket VSL). I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas dock skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde. För personbilar klass II gäller dock, om fordonet ställs av under den tid då malus tas ut, att avställningstiden ska ha omfattat minst 4 dagar i stället för minst 15 dagar (2 kap. 13 § andra stycket VSL).

5 Malus för husbilar tas bort

Regeringens förslag: Personbilar klass II, dvs. husbilar, ska inte omfattas av malus.

De särskilda reglerna för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning tas bort.

Ändringen ska träda i kraft den 1 februari 2025.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *First Camp, Fordonsbesiktningensbranschen, Företagarna, Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, Konsumentverket, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, SCR Svensk Camping, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund,*

Svenska Fordonsbranschen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, Transportstyrelsen och Visita tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

BioDriv Öst, Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Gröna Mobilister, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket och 2030-sekretariatet avstyrker förslaget.

Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket och *Trafikanalys* anser att de problem vad gäller malus för husbilar som lyfts fram i promemorian redan har hanterats genom att det införts särskilda bestämmelser om avställning av husbilar.

Drivkraft Sverige, Gröna Mobilister och 2030-sekretariatet, ifrågasätter valet av tidpunkt för förslaget, när eldrivna husbilar nu börjar komma ut på marknaden.

Energigas Sverige och 2030-sekretariatet anser att förslaget inte bör gälla husbilar som tas i bruk före den 1 februari 2025.

2030-sekretariatet har synpunkter på konsekvensanalysen. Dessa synpunkter behandlas i avsnitt 7.7.

Kommerskollegium har inga invändningar mot promemorians slutsatser om anmälningsplikt enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet) respektive Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet).

Några remissinstanser, däribland 2030-sekretariatet, Svenskt Näringsliv, Transportföretagen och Transportstyrelsen, har lämnat synpunkter och förslag som rör andra aspekter av fordonsbeskattningen än de som är föremål för förslagen i promemorian eller som rör andra skatter.

Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen efterfrågar en utredning med uppdraget att ta fram förslag till nytt system för vägtrafikens avgifter, skatter och tullar.

Skälen för regeringens förslag

Malus för husbilar tas bort

När malus infördes genom budgetpropositionen för 2018 var huvudmotivet att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. s. 404). Skälet till att personbilar klass II, dvs, husbilar, kom att omfattas av malus var att fordonskategorin redan var inordnad i det koldioxidbaserade fordonskattesystemet (samma prop. s. 401). Husbilar skiljer sig dock från andra fordon genom att de inte enbart är fordon för person- och godsbefordran, utan även används som boende- och fritidsfordon. Att det därför kan vara motiverat att, vad gäller fordonskatten, behandla husbilar annorlunda än andra lätta fordon är något som framförts av olika aktörer inom husbilsbranschen (se Fi2023/01272, Fi2023/02551 och Fi2023/02555) och är också något som flera remissinstanser, bl.a. *Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund* och *Svenska Fordonsbranschen*, uttrycker. Till skillnad från *Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket* och *Trafikanalys* anser regeringen

inte att det varit tillräckligt att införa särskilda bestämmelser om avställning av husbilar.

Sedan malus infördes har en ny testmetod, Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP), för att mäta fordons utsläpp av bl.a. koldioxid börjat användas. Den nya testmetoden leder generellt till högre uppmätta utsläppsvärden än den testmetod som användes när malus infördes. Effekten av WLTP på beskattningen av husbilar är betydligt större än vad som kunde antas när malus infördes. Vidare är utbudet av låg- och nollutsläppsalternativ i fordonskategorin ännu inte lika utvecklat som för andra personbilar och lätta lastbilar. Regeringen bedömer att malus för husbilar därmed inte får samma styrande effekt som för andra typer av lätta fordon. Mot denna bakgrund bör husbilar inte omfattas av malus. Regeringen anser, även med beaktande av vad bl.a. *2030-sekretariatet* och *Drivkraft Sverige* anför om valet av tidpunkt, att det är angeläget att åtgärda detta. Att som bl.a. 2030-sekretariatet föreslagit i stället införa någon form av särreglering vad gäller malus för husbilar skulle innebära ytterligare komplexitet i fordonskattesystemet, vilket regeringen anser är ett sämre alternativ. Regeringen föreslår därför att personbilar klass II inte ska omfattas av malus.

Enligt nuvarande bestämmelser gäller under den tid malus tas ut särskilda regler för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning. Om husbilar inte omfattas av malus finns det inte längre någon period under vilken de särskilda reglerna ska tillämpas. Eftersom de aktuella bestämmelserna som en följd av förslaget inte längre fyller någon funktion föreslår regeringen att de tas bort.

De synpunkter och förslag som 2030-sekretariatet, *BioDriv Öst*, *Energigas Sverige*, *Gröna Mobilister*, *Mobility Sweden*, *Riksförbundet M Sverige*, *Svenskt Näringsliv*, *Transportföretagen*, *Transportstyrelsen*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* samt *Sveriges Åkeriföretag* lämnat och som inte rör promemorians förslag behandlas inte inom ramen för det här lagstiftningsärendet. Detsamma gäller förslaget från Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen om att tillsätta en utredning.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

De föreslagna ändringarna är budgetpåverkande och kan efter remittering och lagrådsgranskning behandlas i budgetpropositionen för 2025. Myndigheternas genomförande av ändringarna underlättas om de inte träder i kraft vid ett årsskifte. Regeringen föreslår därför att ändringarna ska träda i kraft den 1 februari 2025. Förslaget innebär att fordonsskatt med förhöjt koldioxidbelopp inte ska tas ut för tiden fr.o.m. det datumet, varken för redan skattepliktiga husbilar eller för husbilar som blir skattepliktiga efter den sista januari 2025. Regeringen anser till skillnad från 2030-sekretariatet och Energigas Sverige att även redan skattepliktiga husbilar ska omfattas av förslaget. Om skillnaden i fordonsbeskattning mellan husbilar som blir skattepliktiga efter ikraftträdandet och husbilar som blir skattepliktiga kort dessförinnan blir stor finns det en risk att det stör marknaden. Äldre bestämmelser om vilka fordonskategorier som omfattas av malus föreslås dock gälla när det är fråga om fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet. Det innebär att husbilar fortfarande kommer

att omfattas av malus för sådan tid. I fråga om fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet föreslår regeringen att äldre bestämmelser om återbetalning ska gälla. Det innebär att avställningstiden för husbilar i dessa fall ska ha omfattat minst fyra dagar (eller att fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden) för att skatt ska tas ut per dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 9 a och 13 §§ VSL.

6 Malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol

Regeringens förslag: Undantaget från malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol tas bort.

Ändringen ska träda i kraft den 1 februari 2025.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *First Camp, Fordonsbesiktningsbranschen, Företagarna, Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Naturvårdsverket, SCR Svensk Camping, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Svenska Fordonsbranschen, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen* samt *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

BioDriv Öst, Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Gröna Mobilister, Motorbranschens Riksförbund, Riksförbundet M Sverige och *2030-sekretariatet* avstyrker förslaget.

Ett antal remissinstanser, bl.a. 2030-sekretariatet, Energigas Sverige och *Sveriges Åkeriföretag* anser att regeringen, i stället för att undantaget från malus tas bort, i första hand bör säkerställa att det är lönsamt att tanka förnybart jämfört med fossilt. I andra hand anser de att undantaget från malus för den aktuella typen av fordon bör villkoras med att den som är skattskyldig kan styrka att fordonet i fråga huvudsakligen tankats med E85, alternativt, vilket också *Mobility Sweden* och *Trafikanalys* föreslår, att undantaget endast ska omfatta fordon under en viss vikt- eller utsläppsgräns.

BioDriv Öst, Konjunkturinstitutet och VTI har synpunkter på konsekvensanalysen. Dessa synpunkter behandlas i avsnitt 7.4 och 7.7.

Skälen för regeringens förslag

Malus för vissa alternativbränslefordon

När malus infördes undantogs alternativbränslefordon, dvs. fordon som kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol eller med annan gas än gasol, från att omfattas. Undantaget motiverades med att dessa fordon kan drivas med drivmedel med lägre utsläpp av fossil koldioxid och att incitamentet för att köpa sådana fordon därför borde bevaras (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. s. 406). En stor del av de fordon som berörs av undantaget är sådana som anpassats för drift med drivmedlet E85, som är en blandning mellan bensin och etanol. Dessa fordon kan drivas både med bensin och med E85 via samma bränsletank. Att ett fordon är anpassat för drift med E85 behöver alltså inte innebära att endast E85 används som drivmedel för fordonet. Enligt Trafikverkets bedömning utgjorde vanlig bensin drygt 85 procent av det drivmedel som under åren 2018–2022 användes i fordon anpassade för drift med E85.

Malus för ett fordon beräknas utifrån de i vägtrafikregistret registrerade uppgifterna om fordonets utsläpp av koldioxid. Det innebär att undantaget från malus får större ekonomisk betydelse ju högre fordonets registrerade utsläpp av koldioxid är. De senaste åren har nya personbilar och lätta lastbilar som registrerats med E85 som drivmedel i genomsnitt haft högre registrerade utsläpp av koldioxid än vad motsvarande bensin- och dieseldrivna fordon haft. Antalet nya personbilar och lätta lastbilar per år som registrerats med E85 som drivmedel har också ökat något, om än från låga nivåer.

Utöver att vissa fordonsmodeller redan från början är anpassade för drift med E85 är det också möjligt att genom s.k. efterkonvertering i efterhand anpassa ett bensindrivet fordon till drift med E85. Det är i regel tekniskt enkelt att genomföra en sådan efterkonvertering, utan några större ändringar av fordonets ursprungliga bränslesystem. Det förekommer att komponenter i bränslesystemet behöva bytas ut, men annars handlar det enbart om att motorns styrdator behöver programmeras om. Särskilda konverteringssatser för ändamålet finns i dag på marknaden och det förekommer också att nya fordon säljs med konvertering som en tilläggstjänst. Transportstyrelsen har remitterat ett förslag om att ändra myndighetens föreskrifter i syfte att bl.a. underlätta efterkonvertering av bensindrivna fordon till drift med E85 med hjälp av konverteringssatser. Kostnaden för att efterkonvertera ett bensindrivet fordon till drift med E85 är i många fall lägre än summan av den malus som annars under tre år skulle tas ut för fordonet.

Sammantaget skapar dagens regler incitament att välja ett fordon anpassat för E85 eller att efterkonvertera ett bensindrivet fordon till drift med E85, även i fall där brukaren av fordonet inte har för avsikt att använda E85 som drivmedel. Uppfattningen att den här problematiken förekommer delas av flera remissinstanser, såsom *Naturvårdsverket*, *Trafikverket* och *VTI*. Antalet efterkonverteringar kan dessutom förväntas öka om Transportstyrelsens föreskrifter på området ändras. Ett antal remissinstanser, bl.a. *2030-sekretariatet*, *Energigas Sverige* och *Sveriges Åkeriföretag*, förespråkar alternativa lösningar, som att villkora undantaget från malus med att den som är skattskyldig kan styrka att

fordonet i fråga huvudsakligen tankats med E85 eller att införa vikt- eller utsläppsgränser för vilka fordon som ska omfattas av undantaget från malus. Det bedöms inte vara möjligt att utan en orimligt stor administrativ börda kontrollera vilket drivmedel som faktiskt används i fordon anpassade för drift med E85. Att begränsa undantaget från malus till att gälla bara fordon som faktiskt drivs med drivmedel som ger upphov till lägre utsläpp av fossil koldioxid är därför enligt regeringen inte en lämplig lösning. Det är inte möjligt att utifrån befintligt beredningsunderlag lämna ett väl avvägt förslag om att begränsa undantaget från malus genom vikt- eller utsläppsgränser. Dagens regler riskerar att leda till ett omfattande skatteundandragande utan att syftet med dem – lägre utsläpp av fossil koldioxid – uppnås. Regeringen föreslår därför att undantaget från malus för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska tas bort. Några remissinstanser, bl.a. 2030-sekretariatet, Energigas Sverige och Sveriges Åkeriföretag, förespråkar att regeringen i stället ska säkerställa att det alltid är lönsamt att tanka förnybart jämfört med fossilt. Det skulle i praktiken förutsätta att regeringen vidtar åtgärder för att höja bensinpriset. Eftersom förankring och acceptans är avgörande för att genomföra klimatomställningen framstår detta enligt regeringen som ett sämre alternativ.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

De föreslagna ändringarna är budgetpåverkande och kan efter remittering och lagrådsgranskning behandlas i budgetpropositionen för 2025. Myndigheternas genomförande av ändringarna underlättas om de träder i kraft samtidigt som de andra föreslagna ändringarna av malus. Regeringen föreslår därför att ändringarna ska träda i kraft den 1 februari 2025. Äldre bestämmelser om undantag från malus föreslås gälla för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet. Det innebär att ändringarna bara omfattar nya fordon, dvs. fordon som blir skattepliktiga för första gången den 1 februari 2025 eller senare.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 9 a § VSL.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. De offentlig-finansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Vid beräkningen av den offentlig-finansiella effekten av förändrad malus frångås principen om att basera

beräkningarna på endast ikraftträdandeårets volymer. Detta då nybilsförsäljningen, både i fråga om antal och sammansättning, har förändrats kraftigt och förväntas fortsätta förändras de närmaste åren. Beräkningarna utgår från prognoser över fordonsflottans utveckling och en framskriven fördelning av nyregistrerade fordon. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

7.1 Syfte och alternativa lösningar

Malus för husbilar tas bort

Förslaget innebär att personbilar klass II, dvs. husbilar, från den 1 februari 2025 inte omfattas av det förhöjda koldioxidbeloppet (malus). Detta innebär en väsentligt lägre årlig fordonsskatt under de första tre åren för bensin- och dieseldrivna husbilar. Förslaget påverkar både husbilar som nyregistreras efter att förslaget träder i kraft och de husbilar som nyregistrerats de tre senaste åren före ikraftträdandedagen. I och med att husbilar inte längre omfattas av malus kommer de särskilda regler för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning som gäller under den tid malus tas ut att förlora sin betydelse. Förslaget innebär därför även att husbilar kommer att omfattas av samma regler för återbetalning av fordonsskatt vid avställning som gäller för andra lätta fordon. Syftet med förslaget är att bättre anpassa fordonsbeskattningen för husbilar till fordonskategorins särart och övergången till WLTP.

Ett alternativ till att helt ta bort malus för husbilar är att införa en särreglering där malus för husbilar är lägre än för andra lätta fordon, exempelvis genom en procentuell nedjustering, alternativt genom särskilda belopp eller gränser för hur malus tas ut för husbilar. En sådan särreglering skulle innebära ytterligare komplexitet i fordonsskattesystemet och att helt ta bort malus för husbilar bedöms därför vara ett mer lämpligt sätt att uppnå syftet.

Malus för vissa alternativbränslefordon

Förslaget innebär att nya lätta fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol kommer att omfattas av malus på samma sätt som fordon som endast kan använda bensin eller diesel som drivmedel. De fordon som berörs av förslaget, vilket i praktiken så gott som uteslutande är nya fordon anpassade för drift med E85, kommer att få en väsentligt högre årlig fordonsskatt under de tre första åren. Syftet med förslaget är att ta bort det incitament som nuvarande regler skapar att enbart av skatteskal välja bilmodeller som är anpassade för drift med E85 eller genom efterkonvertering anpassa ett fordon för drift med E85. Genom de föreslagna ändringarna kan syftet med malus, att öka andelen

miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer, även fortsatt upprätthållas.

Det finns inte någon möjlighet att kontrollera vilket drivmedel som faktiskt används i ett enskilt fordon som kan använda flera olika drivmedel. Det är därför inte heller möjligt att begränsa undantaget från malus till att gälla enbart sådana fordon som faktiskt drivs med drivmedel med lägre utsläpp av fossil koldioxid.

7.2 Förslagens förenlighet med EU-rätten

Regeringen bedömer att förslagen är förenliga med EU-rätten.

Regeringen anser att lagförslaget bör anmälas till Europeiska kommissionen enligt anmälningsdirektivet. Enligt direktivet kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte. Regeringen bedömer vidare att förslaget inte behöver anmälas enligt tjänstedirektivet. Som framgår i avsnitt 5 har *Kommerskollegium* inte några invändningar mot dessa bedömningar.

7.3 Offentligfinansiella effekter

Malus för husbilar tas bort

Baserat på uppgifter om husbilar som nyregistrerats de senaste åren bedöms malus för husbilar som registrerats efter 1 juni 2022 i genomsnitt uppgå till ca 20 000 kronor per år. Eftersom husbilar i många fall är avställda en stor del av året blir dock den genomsnittliga faktiska skatten väsentligt lägre. Med utgångspunkt i påställningsmönstret under 2023 för husbilar som registrerades under 2021 och 2022 uppskattas att husbilar som omfattas av malus är påställda i genomsnitt ca 35 procent av årets dagar, vilket innebär en årlig malus på ca 7 000 kronor. Husbilar som inte omfattas av malus uppskattas vara påställda i genomsnitt ca 45 procent av årets dagar.

Hur många husbilar som årligen nyregistreras har varierat relativt kraftigt det senaste decenniet men uppgår till ca 5 000 per år. Eftersom malus tas ut under de tre första åren från det att ett fordon blir skattepliktigt för första gången innebär det att ca 15 000 husbilar omfattas av malus. Att ta bort malus för såväl redan skattepliktiga husbilar som för husbilar som blir skattepliktiga efter ikraftträdandet skulle därmed minska skatteintäkterna med ca 105 miljoner kronor ($7\,000 * 15\,000 = 105\text{ mnkr}$) per år.

Förslaget antas vidare öka antal dagar som husbilarna är påställda. Skälen för det är dels att husbilar inte längre kommer omfattas av några särskilda regler för återbetalning av fordonsskatt vid avställning, dels att det får mindre ekonomisk betydelse att ställa av husbilen när malus tas bort. Om den genomsnittliga andelen dagar husbilar är påställda under de tre första åren ökar från 35 till 45 procent innebär det att det årliga skattebortfallet till följd av förslaget blir ca 10 miljoner kronor lägre.

De offentligfinansiella effekterna av förslaget sammanfattas i tabell 7.1. Eftersom ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025 blir effekten under 2025 en delårseffekt.

Tabell 7.1 Offentligfinansiella effekter av förslag om borttagen malus för husbilar

Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2025	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt t 2026	Nettoeffekt t 2027	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09

Källa: Egna beräkningar

Malus för vissa alternativbränslefordon

Beräkningen av förslagets offentligfinansiella effekter baseras på den prognos över nybilsförsäljningen som Trafikanalys redovisar varje år. Den senaste prognosen publicerades under våren 2024 och sträcker sig t.o.m. 2027 (se tabell 7.2). I beräkningen bortses från andra fordon än sådana som är anpassade för drift med E85. Beräkningen utgår vidare från att nya personbilar som påverkas av ändringen i genomsnitt får 9 640 kronor högre årlig fordonsskatt och att lätta lastbilar som påverkas av ändringen får 22 642 kronor högre årlig fordonsskatt. Detta gäller för de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången och baseras på uppgifter om utsläpp av koldioxidutsläpp för de fordon anpassade för drift med E85 som nyregistrerats 2021–2023.

Skillnaden mellan de offentligfinansiella bruttoeffekterna och nettoeffekterna uppstår till följd av att förändringar i fordonsskatt som belastar företagen antas leda till lägre vinster och därmed resulterar i lägre bolagsskatteintäkter. För nya personbilar antas 60 procent av skatteförändringen belasta företagen och för nya lätta lastbilar antas 100 procent belasta företagen. Eftersom malus tas ut under de tre första åren från det att ett fordon blir skattepliktigt för första gången kommer de offentligfinansiella intäkterna från den föreslagna ändringen att öka i takt med att fler årsklasser omfattas av den. Den fulla offentligfinansiella effekten uppnås först tre år efter ikraftträdandet. I beräkningen antas att nybilsförsäljningen sker kontinuerligt under året och att en tolfedel av den prognostiserade nybilsförsäljningen sker per månad.

Tabell 7.2 Prognostiserad nybilsförsäljning av personbilar och lätta lastbilar anpassade för drift med E85

Antal fordon

År	Personbilar	Lätta lastbilar
2025	5 000	2 032
2026	5 000	2 372
2027	5 000	2 630

Källa: Trafikanalys korttidsprognos 2024

Efter att nyregistreringen av personbilar anpassade för drift med E85 under många år legat kring 1 000 fordon per år har försäljningen de senaste åren ökat till drygt 4 000 fordon 2023. Nyregistreringen av lätta lastbilar anpassade för drift med E85 låg på under 100 fordon per år fram till 2019 men har sedan dess ökat till drygt 1 000 fordon 2023. Att nyregistreringen av sådana lätta lastbilar har ökat så kraftigt bedöms till stor del förklaras av den skattefördel som dessa fordon har. Både vad gäller personbilar och lätta lastbilar antar Trafikanalys i sin prognos en viss fortsatt ökning. I prognosen över nyregistrerade fordon anpassade för E85 ingår inte fordon som efterkonverteras till E85. Detta innebär att kommande förändring av Transportstyrelsens föreskrifter i syfte att underlätta efterkonvertering av bensindrivna fordon till drift med E85 inte påverkar den prognostiserade nyregistreringen. Att efterkonverterade fordon inte ingår i beräkningen gör bedömningen av den offentligfinansiella effekten av förslaget mycket osäker.

De offentligfinansiella effekterna av förslaget sammanfattas i tabell 7.3. Eftersom förslaget är avsett att träda i kraft den 1 februari 2025, blir effekten under 2025 en delårseffekt.

Tabell 7.3 Offentligfinansiella effekter av förslag om malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol
Miljarder kronor

	Bruttoeffekt 2025	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	0,04	0,04	0,11	0,20	0,27

Källa: Egna beräkningar

7.4 Effekter för företag och privatpersoner

Malus för husbilar tas bort

Att husbilar inte längre ska omfattas av malus bedöms i huvudsak påverka hushållen. Genomsnittlig årlig malus för en husbil som registrerats med en uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid uppmätt enligt WLTP är ca 20 000 kronor. Den genomsnittliga faktiska skatten är dock väsentligt lägre eftersom husbilar ofta är avställda en stor del av året. För en husbil som är påställd ca 35 procent av tiden innebär borttagandet av malus sänkt fordonsskatt med i genomsnitt ca 7 000 kronor per år, eller totalt ca 21 000 kronor under hela den treåriga malusperioden.

Malus för vissa alternativbränslefordon

Förslaget innebär att lätta fordon som är anpassade för drift med E85 eller någon annan bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången kommer att beskattas på samma sätt som bensin- eller dieseldrivna fordon med motsvarande utsläpp av koldioxid. År 4 och därefter kommer

fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol även fortsättningsvis beskattas lägre än motsvarande bensin- eller dieseldrivna fordon, eftersom koldioxidbeloppet är hälften så högt. Tabell 7.4 nedan visar årlig fordonsskatt, enligt nuvarande regler respektive enligt förslaget, utifrån olika nivåer av utsläpp av koldioxid per kilometer. För jämförelse anges också den årliga fordonsskatten för bensindrivna fordon med motsvarande utsläpp.

Tabell 7.4 Årlig fordonsskatt för fordon anpassade för drift med E85 respektive bensindrivna fordon

Kronor

CO2-värde	E85-fordon		E85-fordon		Bensindrivna fordon	
	Nuvarande regler		Föreslagna regler			
g/km	År 1–3	År 4–	År 1–3	År 4–	År 1–3	År 4–
100	360	360	3 035	360	3 035	360
150	789	789	9 010	789	9 010	1 218
200	1 339	1 339	15 610	1 339	15 610	2 318
250	1 889	1 889	22 210	1 889	22 210	3 418
300	2 439	2 439	28 810	2 439	28 810	4 518

Källa: Egna beräkningar

Tabellen visar att undantaget från malus får större ekonomisk betydelse ju högre fordonets registrerade uppgift om utsläpp av koldioxid är. För en personbil eller lätt lastbil med ett registrerat utsläpp av koldioxid på 300 g/km innebär nuvarande regler en fordonsskatt som är drygt 26 000 kronor lägre per år under de tre första åren jämfört med motsvarande bensindrivna fordon, dvs. totalt nästan 80 000 kronor för hela malusperioden. För en mer genomsnittlig personbil, med ett registrerat utsläpp på 150 g/km, handlar det om drygt 8 000 kronor per år eller totalt nästan 25 000 kronor för hela malusperioden.

Förslaget förväntas innebära att nyregistreringen av lätta fordon anpassade för drift med E85 med mycket hög bränsleförbrukning – och därmed mycket höga utsläpp av koldioxid – minskar. Om detta innebär att köparna i stället väljer fordon som, oavsett drivmedel, har en lägre drivmedelsförbrukning kan förslaget innebära att körkostnaderna minskar för framtida fordonsägare. En framtida fordonsflotta som består av fordon med lägre genomsnittlig drivmedelsförbrukning ger förbättrade möjligheter att klara ett transportbehov med bil till rimliga kostnader.

Som *Konjunkturinstitutet* anför är ett annat tänkbart utfall av förslaget att köpare som efterfrågar sådana bilar som har en hög bränsleförbrukning snarare behåller sin gamla bil än köper en ny bränslesnålare bil. Detta kan resultera i att utbudet av begagnade miljövänliga bilar snarare minskar än ökar. Eftersom förslaget främst påverkar bilköpare som väljer bilar med mycket hög bränsleförbrukning bedöms förslaget ändå sammantaget leda till att fordonsflottan blir mer energieffektiv. Förslaget ökar de fasta kostnaderna för att äga nya fordon anpassade för drift med E85 eller någon annan bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol under de första tre åren. På längre sikt kan dock ett starkare incitament att välja

energieffektiva fordon leda till att kostnaderna för att resa med bil blir lägre när utbudet av äldre energieffektiva fordon ökar. På detta sätt kan förslaget på sikt gynna de bilägare som är hänvisade till det utbud som finns tillgängligt på begagnatmarknaden. Förslaget bedöms därför ha en indirekt fördelningseffekt som gynnar bilägare med lägre inkomster, vilka i stor utsträckning är hänvisade till begagnatmarknaden. Det bedöms gälla även om skillnaden i drivmedelsförbrukning mellan olika bilar, och därmed i relativpriser för att köra dem, i viss utsträckning kan antas komma att kapitaliseras i bilpriserna på begagnatmarknaden, vilket *VTI* anför. De köpare av nya fordon som påverkas direkt av förslaget genom en högre årlig fordonsskatt bedöms vara personer med högre inkomster.

Företagen bedöms i huvudsak påverkas genom att förslaget innebär högre fordonsskatt för lätta lastbilar som är anpassade för drift med E85.

7.5 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslagen bedöms innebära små konsekvenser för berörda myndigheter. De ändringar som behöver göras för att anpassa Transportstyrelsens it-system till förslagen bedöms innebära initiala, men begränsade, utvecklingskostnader. Därutöver behöver Skatteverket och Transportstyrelsen uppdatera informationsmaterial. Eventuellt tillkommande kostnader för myndigheterna kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslagen bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra ökade kostnader för andra myndigheter.

7.6 Effekter för miljön

Malus för husbilar tas bort

Att ta bort malus för husbilar minskar incitamenten för köpare av husbilar att välja ett fordon med låga koldioxidutsläpp. Utbudet av eldrivna eller laddbara husbilar är i dag mycket litet men flera eldrivna modeller av husbilar har lanserats det senaste året. I och med att elektrifieringen nu tagit fart bland lätta lastbilar är det rimligt att förvänta sig att även allt fler eldrivna husbilsmodeller kommer att introduceras de närmaste åren. Den besparing vid köp av en diesel- eller bensindriven husbil som förslaget innebär är dock relativt liten i förhållande till merkostnaden för en eldriven husbil. Förslaget bedöms därför få små effekter på köparens val av fordon, åtminstone på kort sikt. Därmed bedöms förslaget leda till endast marginella öknings av utsläppen av växthusgaser.

Malus för vissa alternativbränslefordon

Nuvarande regler har gett incitament att av skatteskal välja fordon anpassade för drift med E85 eller någon annan bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, även i de fall då det inte finns någon

avsikt att använda den typen av drivmedel. Det gäller särskilt när det är fråga om fordon med hög bränsleförbrukning, eftersom ett sådant fordon i genomsnitt har en högre registrerad uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid. Som framgår av tabell 7.5 nedan har under de senaste tre åren fordon anpassade för drift med E85 haft en väsentligt högre genomsnittlig registrerad uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid än bensin- eller dieseldrivna fordon. I synnerhet gäller detta för lätta lastbilar.

Tabell 7.5 Antal och genomsnittlig registrerad uppgift om koldioxidutsläpp (g/km) uppdelat på drivmedel för personbilar respektive lätta lastbilar som nyregistrerats 2021–2023

Drivmedel	Personbilar		Lätta lastbilar	
	Antal	Genomsnittlig CO ₂ -värde	Antal	Genomsnittlig CO ₂ -värde
Bensin	287 579	139	2 922	190
E85	8 086	168	3 232	285
Diesel	96 082	165	85 436	193

Källa: Egna beräkningar ur vägtrafikregistret

Att även fordon som kan drivas med E85 eller någon annan bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol omfattas av malus bedöms öka incitamenten att välja lätta fordon med låg bränsleförbrukning, även i fall där de kan drivas med t.ex. E85. Nuvarande regler, i kombination med att fler modeller av bensinfordon erbjuds med en motor anpassad för drift med E85 och förändrat regelverk kring efterkonvertering, riskerar att underminera den styrning mot lätta fordon med låga utsläpp av koldioxid som malus ska ge. Förslaget bedöms därför påverka nybilsförsäljningen av personbilar och lätta lastbilar i en riktning som leder till minskade utsläpp av koldioxid.

Användning av E85 eller någon annan bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol innebär lägre utsläpp av fossil koldioxid än användning av dagens bensin. Det finns därför även fortsatt skäl att främja användningen av den typen av drivmedel. Detta sker både genom skattebefrielse av höginblandade biodrivmedel och genom att den koldioxidbaserade fordonsskatten efter de tre första åren är lägre för lätta fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol.

7.7 Övriga effekter

Malus för husbilar tas bort

Hushåll med relativt höga inkomster bedöms svara för en större del av inköpen av nya husbilar. Som också 2030-sekretariatet anför bedöms förslaget om borttagen malus för husbilar därför främst gynna hushåll i den övre delen av inkomstfördelningen. Sett till den ekonomiska jämlikheten i stort bedöms dock förslaget få en mycket begränsad effekt. Medelåldern för de husbilsägare som köpt en ny husbil de senaste tre åren

är ca 60 år där omkring 60 procent av husbilsägarna är 60 år eller äldre. Förslaget om att malus för husbilar ska tas bort gynnar därmed i större utsträckning denna åldersgrupp.

Av husbilsägarna står män som ägare till lite drygt tre fjärdedelar. Ungefär samma förhållande gäller för nyregistrerade husbilar. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå en förändrad beskattning av husbilar i genomsnitt gynna män mer än kvinnor. Sett till jämställdheten i stort bedöms dock förslaget ha marginella effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan män och kvinnor.

Malus för vissa alternativbränslefordon

Förslaget om malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol bedöms ha en indirekt fördelningseffekt som gynnar bilägare med lägre inkomster, vilka i stor utsträckning är hänvisade till begagnatmarknaden (se avsnitt 7.4). Av ägarna till personbilar som är anpassade för drift med E85 står män som ägare till ungefär två tredjedelar. Ungefär samma förhållanden gäller för nyregistrerade personbilar. Förslaget bedöms därför påverka män mer än kvinnor, även om en viss omfördelning av kostnader sannolik sker inom hushållen. Sett till den ekonomiska jämställdheten i stort bedöms förslaget ha marginella effekter.

Som *BioDriv Öst* anför kan förslaget påverka olika aktörers vilja och möjligheter att investera i en diversifierad fordonsflotta, något som i förlängningen kan påverka Sveriges krisberedskap negativt. Detta bedöms i viss utsträckning vägas upp av att det framöver kommer bli lättare att efterkonvertera bensindrivna fordon till drift med E85 med hjälp av konverteringssatser. Bilar som är anpassade för drift med E85 kommer även fortsättningsvis ha en lägre fordonskatt från år fyra jämfört med en motsvarande bensin- eller dieseldriven bil.

Förslagen bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner, sysselsättning, arbetslöshet, inflation och löner.

8 Författningskommentar

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

2 kap.

9 a § För personbilar *klass I*, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 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 75 gram och upp till och med 125 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol.

Paragrafen innehåller bestämmelser om det förhöjda koldioxidbeloppet (malus).

Ändringen i *första stycket* innebär att bestämmelserna om malus vad gäller personbilar endast är tillämpliga för personbilar klass I. Personbilar klass II, dvs. husbilar, omfattas därmed inte av malus.

Ändringen i *tredje stycket* innebär att undantaget från malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol tas bort. Sådana fordon omfattas därmed av malus om övriga förutsättningar är uppfyllda.

Övervägandena finns i avsnitt 5 och 6.

13 § Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur fordonsskatt ska bestämmas när fordonet är skattepliktigt under en del av ett skatteår eller en skatteperiod.

Ändringen i *andra stycket* innebär att de särskilda reglerna för återbetalning av fordonsskatt vid avställning av personbilar klass II, dvs. husbilar, tas bort. Därmed gäller, liksom för andra fordon, att avställningstiden ska ha omfattat minst 15 dagar (eller att fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden) för att skatt ska tas ut per dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2025.

2. För fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § första stycket i den äldre lydelsen.

3. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § tredje stycket i den äldre lydelsen.

4. Vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet gäller 2 kap. 13 § i den äldre lydelsen.

Av *första punkten* följer att lagen träder i kraft den 1 februari 2025.

Av *andra punkten* följer att 2 kap. 9 a § första stycket i den äldre lydelsen fortfarande gäller för fordonsskatt som avser tid före

ikraftträdandet. Det innebär att förhöjt koldioxidbelopp (malus) ska tas ut för sådan tid även för husbilar.

Av *tredje punkten* följer att 2 kap. 9 a § tredje stycket i den äldre lydelsen fortfarande gäller för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet. Det innebär att fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol omfattas av malus endast om de blivit skattepliktiga för första gången den 1 februari 2025 eller senare.

Av *fjärde punkten* följer att 2 kap. 13 § i den äldre lydelsen fortfarande gäller vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet. I praktiken har detta endast betydelse för personbilar klass II, dvs. husbilar. För husbilar som ställs av den 1 februari 2025 eller senare gäller en karenstid om 15 dagar för fordonsskatt som avser tid efter den sista januari 2025. Detta gäller även för husbilar som har en skatteperiod som löper över ikraftträdandetidpunkten.

Övervägandena finns i avsnitt 5 och 6.

Sammanfattning av promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Bilaga 1

I promemorian föreslås att malus för husbilar tas bort och att nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025.

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 9 a och 13 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

9 a §²

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 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 75 gram och upp till och med 125 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 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 *klass I*, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 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.

Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift, helt eller delvis, med annan gas än gasol.

13 §³

Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt. Om skatteplikt föreligger under en del av en kalendermånad, tas dock skatt ut för hela månaden, om inte något annat följer av andra stycket.

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst

I fråga om fordon för vilka fordonsskatten uppgår till minst

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster.

² Senaste lydelse 2022:349.

³ Senaste lydelse 2020:1063.

4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde. *För personbilar klass II gäller, om fordonet ställs av under den tid då koldioxidbeloppet bestäms enligt 9 a §, att avställningstiden ska ha omfattat minst 4 dagar i stället för minst 15 dagar.*

4 800 kronor för ett helt skatteår tas skatt ut per dag för den månad under vilken skatteplikten första gången inträder för fordonet eller skatteplikten upphör av annan anledning än avställning. Om ett sådant fordon har varit avställt och avställningstiden har omfattat minst 15 dagar eller om fordonet har gått över till en ny ägare under avställningstiden, tas skatt ut för dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

För en kalendermånad utgör fordonsskatten en tolfedel och för en dag 1/360 av skatten för ett helt år.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2025.
 2. För fordonsskatt som avser tid före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § första stycket i den äldre lydelsen.
 3. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller 2 kap. 9 a § tredje stycket i den äldre lydelsen .
 4. Vid bestämmande av fordonsskatt för fordon som har ställts av före ikraftträdandet gäller 2 kap. 13 § i den äldre lydelsen.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon kommit in från 2030-sekretariatet, Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Fordonsbesiktningsbranschen, Företagarna, Gröna Mobilister, Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Naturvårdsverket, Riksförbundet M Sverige, SCR Svensk Camping, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen och Visita.

Därutöver har yttranden kommit in från BioDriv Öst, First Camp Sverige AB och Svenska Fordonsbranschen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller har angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Föreningen Elbil Sverige, IVL Svenska Miljöinstitutet, Naturskyddsföreningen, Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenska Turistföreningen (STF), Svensk Turism, Sveriges Kommuner och Regioner samt Vätgas Sverige.