

Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

Mars 2017

Promemorians huvudsakliga innehåll

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

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

Innehållsförteckning

1	Lagtext	6
1.1	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	6
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	10
1.3	Förslag till förordning om klimatbonusbilar	14
2	Bakgrund	18
3	Ett omarbetat bonus–malus-system för nya lätta fordon	19
3.1	Fordon som ska ingå i ett bonus–malus-system för nya lätta fordon	19
3.2	Utformning av bonus	20
3.3	Utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus)	24
4	Lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt	30
4.1	Ökad koldioxidifferentiering av fordonsskatten	30
4.2	Bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg	32
4.3	Miljötilägget behålls	34
4.4	Den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas	36
4.5	Uppgift om viktad/blandad körning ska användas för laddhybrider	37
4.6	Flera uppgifter om blandad körning eller viktad/blandad körning	37
5	Beskattnings av motorcyklar	39
5.1	Fordonsskattens storlek för motorcyklar ändras	39
5.2	Motorcyklar bör i ett senare skede inordnas i det koldioxidifferentierade fordonsskattesystemet	39
6	Lätta fordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt	41
7	Betalning av tillkommande skatt i vissa fall	42
8	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	43
9	Utvärdering av bonus–malus-systemet	43
10	Konsekvensanalys	45
10.1	Inledning	45
10.1.1	Förändringar inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt	45
10.1.2	Förändringar inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt	47
10.1.3	Införande av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) i bonus–malus-systemet för nya lätta fordon	48
10.1.4	Förändringar av bonus	49
10.2	Offentligfinansiella effekter	50
10.3	Effekter för företag och den enskilde	53

10.4	Effekter på miljön.....	58
10.5	Effekter för myndigheter och domstolar.....	60
11	Författningskommentar.....	60
11.1	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	60
11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	63
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanserna vid tidigare remittering	64

1 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

6 b §

Uppgift om fordons utsläpp av koldioxid hämtas i vägtrafikregistret.

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

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

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

2 kap.

6 §¹

Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Fordonsskatten för motorcyklar är 360 kronor för ett skatteår.

¹ Senaste lydelse 2006:227.

7 §²

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

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

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

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

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

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

9 §³

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

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

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

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

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

² Senaste lydelse 2011:478.

³ Senaste lydelse 2014:1502.

9 a §

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

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

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

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

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

10 §⁴

Bränslefaktorn är 2,37.

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

Miljötilägget är

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

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

⁴ Senaste lydelse 2014:1502.

5 kap.

14 §⁵

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

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

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

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

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

⁵ Senaste lydelse 2006:227.

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

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

Nuvarande lydelse

Bilaga

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2014:1503.

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

C Lätta lastbilar och personbilar klass II

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

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

1.3 Förslag till förordning om klimatbonusbilar

Härigenom föreskrivs följande.

1 § För att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med en låg klimatpåverkan får, i mån av tillgång på medel, en bonus ges enligt denna förordning till fysiska personer eller företag som förvärvar sådana bilar.

2 § Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ordförklaringar

3 § Med *vägtrafikregistret* avses i denna förordning det register som förs enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

4 § Med *bil*, *personbil*, *lätt lastbil* och *lätt buss* avses i denna förordning detsamma som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

5 § Med *gasbil* avses i denna förordning en bil är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol.

6 § Med *klimatbonusbil* avses i denna förordning en personbil, en lätt lastbil eller en lätt buss som

1. är typgodkänd enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211),

2. uppfyller utsläppskraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, och

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 60 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning.

Om det för ett fordon finns flera sådana uppgifter som avses i första stycket 3, ska det högsta värdet gälla.

7 § Med *bilens nypris* avses i denna förordning det pris som bilen hade när den introducerades på den svenska marknaden. Uppgifter om bilens nypris finns i föreskrifter om nybilspriser som Skatteverket meddelat med stöd av förordningen (2000:866) med bemyndigande för Skatteverket att meddela vissa föreskrifter till inkomstskattelagen (1999:1229).

8 § I övrigt har ord och uttryck i denna förordning samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Prövningsmyndighet

9 § Transportstyrelsen prövar frågor om bonus enligt denna förordning.

Bonus till företag

10 § En bonus till företag får endast ges i enlighet med de villkor för stöd till företag som anges i kapitel I och i artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Kombination med andra stöd

11 § En bonus får inte kombineras med andra former av statliga eller kommunala stöd för förvärv av bilar med en låg klimatpåverkan.

Bonusens storlek

12 § En bonus får ges med ett belopp som motsvarar högst 25 procent av bilens nypris, dock högst 45 000 kronor.

13 § Bonusen är det antal kronor som bestäms genom att

1. multiplicera talet 625 med det antal gram koldioxid per kilometer som bilen släpper ut vid blandad körning, och

2. subtrahera resultatet enligt 1 från talet 45 000.

Om bilen är en gasbil är bonusen 7 500 kronor.

Om en gasbil uppfyller kraven i 6 § och därmed kan ha rätt till bonus enligt första och andra stycket, är bonusen det belopp som är högst.

14 § En bonus till ett företag får trots 12 och 13 §§ uppgå till högst det belopp som motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara bil, om bilens nypris är högre än nypriset för den närmast jämförbara bilen.

Utbetalning av bonus

15 § Om det finns medel, ska en bonus betalas ut

1. till en fysisk person eller ett företag som

a) efter den 30 juni 2018 har förvärvat en ny klimatbonusbil som tidigare inte har varit påställd enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, och

b) ställer på bilen enligt den förordningen,

2. tidigast sex månader efter den dag då bilen ställts på, och

3. endast om personen enligt uppgift i vägtrafikregistret inte har överlåtit bilen till en ny ägare och bilen vid tidpunkten för utbetalningen är registrerad i Sverige.

Bonusen ska betalas ut så snart medel finns tillgängliga för utbetalningen och i turordning efter den dag då bilen ställts på.

Om det finns särskilda skäl, får bonusen betalas ut trots att villkoret om påställning inte är uppfyllt.

16 § En bonus får inte betalas ut till ett företag som är föremål för ett betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

17 § En bonus får betalas ut till ett företag endast om företaget har lämnat en skriftlig försäkran om att företaget inte har ansökt eller fått

något sådant stöd som avses i 11 § och att företaget inte är föremål för ett sådant betalningskrav som avses i 16 §. Försäkran ska ha lämnats in senast sex månader efter den dag då bilen ställts på.

Utvärdering, återbetalning och återkrav

18 § Mottagaren av en bonus ska lämna de uppgifter som Transportstyrelsen begär för uppföljning och utvärdering av bonusen.

19 § En mottagare av en bonus enligt denna förordning är återbetalningsskyldig om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt orsakat att bonusen getts felaktigt eller med för högt belopp,
2. bonusen av annan orsak getts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta,
3. det visar sig att det inte funnits förutsättningar för bonusen och mottagaren borde ha insett detta, eller
4. bonusen har betalats ut på grund av felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret.

20 § Om den som mottagit en bonus enligt denna förordning är återbetalningsskyldig enligt 19 §, ska Transportstyrelsen besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bonusen tillsammans med ränta enligt räntelagen (1975:635). Om det finns särskilda skäl, får Transportstyrelsen helt eller delvis befria den betalningsskyldige från kravet på återbetalning och ränta.

Offentliggörande, rapportering och registerföring

21 § Bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring finns i 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Bemyndigande

22 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. hur bonusen ska betalas ut,
2. vilka uppgifter som behövs för att visa att en bil uppfyller kraven i 6 §, och
3. närmast jämförbara bilar enligt 14 §.

Överklagande

23 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 15–17 §§ får dock inte överklagas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Förordningen upphör att gälla vid utgången av 2020.

3. Den upphävda förordningen gäller dock fortfarande för stöd som har beviljats före utgången av 2020.

2 Bakgrund

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonbeskattning, 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. Beskattningen av fordon påverkas dock även av andra faktorer, såsom vilket drivmedel fordonet kan drivas med. För lätta fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet och som kan drivas med etanolbränsle eller gasbränsle förutom gasol är fordonsskatten lägre i förhållande till fordonets koldioxidutsläpp. För lätta fordon som kan drivas med dieselbränsle är fordonsskatten högre för att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin. För dieseldrivna lätta fordon som omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet tas även ett miljö tillägg ut för att reflektera de större utsläppen av partiklar och kväveoxider från sådana bilar.

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

Beskattningen av fordon bestäms i vägtrafikskattelagen (2006:227) och i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Bestämmelserna om supermiljöbilspremie finns i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie.

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

Regeringen beslutade den 28 maj 2015 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus (lat. bonus=bra) medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (lat. malus=dålig). Huvudmotivet för

bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Utredningen överlämnade sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) till regeringen den 29 april 2016. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Finansdepartementet (dnr Fi2016/01680/S2).

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

Utredningens förslag har omarbetats i vissa delar, bl.a. utifrån remissinstansernas synpunkter. I promemorian redogörs för hur ett bonus–malus-system är tänkt att utformas samt de övriga förändringar av fordonskatten för lätta fordon som föreslås. En del av förslagen i promemorian överensstämmer med utredningens förslag men dessa förslag tas ändå upp i promemorian för att redogöra för det tänkta systemet så tydligt som möjligt. Eftersom remissinstanserna redan yttrat sig över dessa förslag förväntas inga ytterligare synpunkter i dessa delar.

3 Ett omarbetat bonus–malus-system för nya lätta fordon

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

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

Med nya fordon avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare.

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

Motorcyklar inordnas inte i systemet.

Utredningens förslag: Överensstämmer med promemorians förutom att utredningen föreslog att den avgörande tidpunkten för registrering skulle vara den 1 januari 2018. Eftersom bonus–malus-systemet bara är avsett för fordon som går in under begreppet bil faller motorcyklar utanför systemet.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Sveriges MotorCyklister* anförde att motorcyklar inte bör inrymmas i begreppet lätta fordon utan även i fortsättningen vara ett eget

fordonsslag med egen skatteklass. *Föreningen Gröna Bilister*, *Naturskyddsföreningen* och *Statens energimyndighet* tillstyrkte att bonus–malus-systemet även innefattar andra klasser av fordon som lätta lastbilar och lätta bussar. *Trafikanalys* uttryckte sig positivt till att lätta lastbilar beaktas i bonus-malus-systemet, men saknade en konsekvensanalys av den skattehöjning som förslaget innebär för både lätta lastbilar och lätta bussar jämfört med dagens system. *Trafikverket* ifrågasatte att bonus–malus-systemet ska omfatta även personbil klass II (husbil). Om husbilar används i mindre utsträckning än andra lätta fordon kan proportionaliteten i skattenivån med ett bonus–malus-system ifrågasättas. *Nationella sekretariatet för uppföljning av arbetet med fossilberoende fordonsflotta (2030-sekretariatet)* ansåg att förslaget över tid bör breddas till att inkludera även lastbilar, tunga bussar och arbetsmaskiner.

Skälen för promemorians förslag: Med nya lätta fordon bör, så som utredningen föreslår, förstås sådana fordon som registreras i vägtrafikregistret efter systemets ikraftträdande. Mot bakgrund av att systemet kommer att träda i kraft något senare än vad utredningen föreslog är det en naturlig följd att de fordon som ska innefattas av systemet är de som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. För att inte missgynna lätta fordon som importeras eller förs in i landet och registreras här bör det finnas en koppling till fordonens fordonsår för att avgöra om ett fordon är nytt. Förutom att beakta tidpunkten för registrering ska därför även beaktas att fordonet är av fordonsår 2018 eller senare för att omfattas av systemet. Promemorian delar utredningens bedömning att endast fordon som går in under begreppet bil, och mer specifikt personbilar klass I och II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar med en totalvikt på maximalt 3 500 kilogram, ska ingå i bonus–malus-systemet. Husbilar bör inte undantas eftersom dessa redan är inordnade i dagens koldioxidbaserade skatt. Motorcyklar bör dock inte inordnas i systemet, dels av den anledningen att de inte går in under begreppet bil, dels att de normalt används i mindre utsträckning än andra lätta fordon och därför har en mindre klimatpåverkan.

3.2 Utformning av bonus

Promemorians förslag: En ny förordning införs som innehåller bestämmelser om klimatbonusbilar.

Det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en fast bonus på 7 500 kronor.

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

Utredningens förslag: Utredningen föreslog att uttrycket supermiljöbilspremie ändras till supermiljöbilsbonus i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie och att bonusen ska utformas i en trappstegs-

modell. Vidare föreslog utredningen att beloppen för såväl fysiska som juridiska personer höjs till 60 000 kronor för bilar som släpper ut noll gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, 45 000 kronor för bilar som släpper ut mer än 0 gram men högst 35 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, och 35 000 kronor i övriga fall. Bonusen får medges med ett belopp som högst motsvarar 25 procent av bilens nypris.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: I sitt yttrande anförde *2030-sekretariatet* att det är mycket positivt att bonusdelen nu tänks omfatta också lätta lastbilar och lätta bussar, där det funnits alltför lite incitament att välja bättre bilar ur ett miljöperspektiv. Även eldrivna motorcyklar bör vara berättigade bonus, förutsatt att regeln om max 25 procent av nypriset iaktas. *BIL Sweden* stödde förslaget till en bonus som utbetalas i samband med nybilsköp och ansåg att bonusnivåerna är i rätt storleksordning men att systemet bör vara linjärt utformat. *Energigas Sverige* stödde principen för bonus–malus men såg allvarliga problem med betänkandets förslag till utformning, framförallt med avseende på hanteringen av gasbilar. *Energigas Sverige* anförde att enligt förslaget ska gasbilars eventuella rätt till bonus bedömas utifrån vägtrafikregistrets uppgifter om gasbilars koldioxidutsläpp, som anses vara felaktiga. Gasbilars utsläpp i verkligheten uppgår till endast hälften av vad vägtrafikregistret anger. Förslaget leder till försumbar klimatvinst och framförallt till ökad andel dieslbilar som drivs med fossilt bränsle samt till minskad efterfrågan på biogas. *Motormännens Riksförbund* anförde att köpare av bilar avsedda för andra drivmedel än el bör ges bonus. *Motorbranschens Riksförbund* ansåg att det system med koldioxidbaserad fordonsskatt och supermiljöbilspremie som vi har idag, är ett bonus–malus-system. Detta system har visat sig att fungera relativt väl, varför förbundet i princip avvisade båda förslagen i utredningen. Förbundet ansåg att skalan ska vara linjär, precis som på malusdelen. Detta innebär att varje gram koldioxid räknas. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* ansåg att utredningens argument för en trappstegsbonus är svagt i förhållande till en kontinuerlig bonus. *Volvo Car* ansåg att bonusen bör vara linjärt utformat så att varje gram av koldioxid beaktas, precis som för malusen. *Statens energimyndighet* tyckte att möjligheten till en linjär bonus vore intressant att utvärdera. *Scandinavian Biogas Fuels AB* var kritiska till att bonusdelen ges en trappstegsutformning och föreslog att denna utformas linjärt. *Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, BIL Sweden, Energigas Sverige, SPBI, Öresundskraft, Ynnor AB* och *Ekonomistyrningsverket* anförde att de befarar att utredningens förslag riskerar att leda till export av bilar som har rätt till en bonus. *Kammarrätten i Göteborg* anförde att det kan finnas skäl att se över om besluten om bonus borde vara överklagbara. *Skatteverket* anförde att det finns skäl att se över hänvisningarna till kommissionens allmänna gruppundantagsförordning (kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget) och se till att dessa blir mer enhetliga i förhållande till liknande hänvisningar i andra lagstiftningsprodukter. *Transportstyrelsen* anförde att bestämmelsen om grund för återkrav behöver ses över, t.ex.

bör det vara möjligt att kräva tillbaka utbetald bonus om den bestämts felaktigt på grund av felaktiga eller oriktiga uppgifter från fordonsägaren angående uppgift om utbetalning av annat statligt eller kommunalt stöd eller annan orsak.

Skälen för promemorians förslag: Dagens supermiljöbilspremie är avsedd att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med låg klimatpåverkan. Syftet med den föreslagna bonusdelen är detsamma, dvs. att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med en låg klimatpåverkan. Dagens system med supermiljöbilspremie är trappstegsutförat, dvs. bestämda premiebelopp för bilar som släpper ut noll gram koldioxid per kilometer vid blandad körning och bilar som släpper ut mer än noll gram men högst 50 gram koldioxid vid blandad körning. Förslaget till ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) är utformat som en delvis linjär modell. För att hela systemet ska vara enhetligt utformat är det lämpligt att även utforma bonusen delvis linjärt. Bonusbeloppen kommer därmed att bestämmas utifrån antal gram koldioxid per kilometer som bilen släpper ut vid blandad körning. Det innebär att varje gram koldioxid kommer att räknas. Det föreslås därför att det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en fast bonus på 7 500 kronor. Vidare är kravet att bonusen får medges med ett belopp som högst motsvarar 25 procent av bilens nypris. Dessutom begränsas bonusen till företag till 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara bil, om bilens nypris är högre än nypriset för den närmast jämförbara bilen. Detsamma gäller i dag för supermiljöbilar som köps av företag.

Bonusen kan betalas ut till fysiska personer eller företag som förvärvat en ny klimatbonusbil. Någon ändring i hur utbetalning av bonusen ska ske föreslås inte. Det innebär att man precis som i dag inte behöver ansöka om bonusen utan Transportstyrelsen, som administrerar utbetalningarna av bonus, hämtar uppgifter i vägtrafikregistret om nya klimatbonusbilar. Däremot föreslås att ett företag ska lämna in en försäkran om att man inte har ansökt om eller fått annat statligt eller kommunalt stöd för bilen och att man inte är föremål för återkrav på grund av beslut från Europeiska kommissionen som förklarat ett stöd som olagligt och oförenligt med den inre marknaden. En sådan försäkran från företag underlättar automatisering av systemet och förenklar myndighetens administration av utbetalning av bonusar.

För att minska risken för att de nya klimatbonusbilarna ska exporteras omedelbart efter att bonusen har blivit utbetald kommer bonusen att betalas ut först efter sex månader under förutsättning att den som står registrerad som ägare av klimatbonusbilen fortfarande står som registrerad ägare av bilen vid tidpunkten för utbetalning av bonusen. Bilen ska vidare vara registrerad i Sverige vid tidpunkten för utbetalning av bonusen för att bonusen ska betalas ut. Bonusen betalas ut, precis som i dag, i den turordning som bilarna har ställts på.

Bonusen är inte att anse som en rättighet och ska betalas ut endast i den mån det finns tillgång av medel. I förordningen om supermiljöbilspremie (2011:1590) finns idag ett överklagandeförbud. *Kammarrätten i*

Göteborg har tagit upp frågan om överklagandeförbudet bör ses över. Möjligheten att överklaga bör därför ses över i ljuset av Europakonventionen och nationell rättspraxis. Vanligen skapar en författning som reglerar stöd till företag inte en civil rättighet som kräver en rätt till domstolsprövning. Utgångspunkten är därför att ett beslut om att inte bevilja stöd inte kan överklagas, men överklagbarheten måste avgöras från fall till fall (HFD 2016 ref. 49). Har ett stödbeslut fattats kan det anses ha uppkommit en rättighet att få stödet utbetalt i enlighet med villkoren som angetts i beslutet. En tvist om detta kan anses falla inom ramen för artikel 6.1 i Europakonventionen. Även en tvist om återbetalning av redan utbetalda medel ska naturligtvis också kunna prövas av en domstol. Överklagandebestämmelsen bör ändras på så sätt att andra beslut än beslut enligt 15–17 §§ dock inte får överklagas.

Åtgärder som utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska som huvudregel anmälas i förhand till Europeiska kommissionen för godkännande. Syftet med regeln är att se till att konkurrensen på EU:s inre marknad inte snedvrids. Det finns dock situationer där förhandsanmälan inte behövs. En stödordning kan t.ex. utformas i enlighet med de krav som anges i den allmänna gruppundantagsförordningen [kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget], förkortad GBER. I förordningen anges vilka grupper av stödåtgärder som är undantagna från skyldigheten att anmäla åtgärden till kommissionen innan den genomförs. Det åligger dock medlemsstaterna att uppfylla olika regler om informationsskyldighet för de stöd som genomförs inom ramen för GBER. Bland annat ska viss sammanfattande information om stödåtgärden lämnas till kommissionen senast 20 dagar efter dess ikraftträdande. GBER omfattar bl.a. stöd till miljöskydd. Supermiljöbilspremien är, när den ges till företag, att betrakta som ett statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Dagens bestämmelser i förordningen om supermiljöbilspremie uppfyller kraven i GBER och är därmed förenliga med EU:s regler om statligt stöd (jfr statsstödsärende SA.47453, där viss sammanfattande information om stödet har lämnats). Det föreslagna stödet i form av bonus för klimatvänliga bilar, är liksom supermiljöbilspremien, att betrakta som ett statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet bedöms, liksom supermiljöbilspremien, uppfylla kraven i GBER och bestämmelserna i den föreslagna förordningen om klimatbonusbilar är därför utformade i enlighet med gruppundantagsförordningen. Vad gäller kravet på att ett företag ska lämna in en försäkran om att företaget inte är föremål för ett betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden. Kravet följer av GBER som anger att ett stöd inte får betalas ut till ett företag som är föremål för ett sådant betalningskrav men bestämmelsen utformas på ett annat sätt än i förordningen om supermiljöbilspremie. I praktiken går det till så att Transportstyrelsen har begärt in denna uppgift från företag men nu föreslås att företagen själva ska lämna in en sådan försäkran för att bonusen ska kunna betalas ut till dem.

Med hänsyn till de ändringar som nu föreslås är det lämpligt att införa en ny förordning som reglerar bonus till klimatbonusbilar.

3.3 Utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus)

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

Någon viktdifferentiering av beskattningen föreslås inte.

För alla lätta fordon tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor och i förekommande fall ett bränsletillägg och ett miljötillägg (se avsnitt 4.2 och 4.3).

Utredningens förslag: Utredningen föreslog att malusdelen i det nya bonus–malus-systemet för nya lätta fordon ska vara linjär. För bensin- och dieseldrivna fordon föreslogs att ett förhöjt koldioxidbelopp utgår i form av en koldioxidkomponent i fordonsskatten om 80 kronor per gram koldioxid per kilometer för utsläpp utöver 95 gram under de tre första åren från det att fordonet tas i trafik, och 22 kronor per gram koldioxid per kilometer under resterande år. För fordon som kan drivas med alternativa bränslen föreslogs att malus utgår i form av en koldioxidkomponent i fordonsskatten om 11 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 95 gram. Detta gäller samtliga år fordonet är i trafik. För alla lätta fordon tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor. Vidare föreslog utredningen ett alternativ där beskattningen är viktrelaterad och ett alternativ där beskattningen inte är viktrelaterad.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag i fråga om:

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

Föreningen Gröna Bilister förespråkade en registreringskatt på nya bilar som har utsläppsvärden om 71 gram och uppåt. *Naturvårdsverket* anförde att brytpunkten för malus bör sänkas till 75 gram koldioxid per kilometer och efterfrågade även en registreringskatt direkt vid inköpstillfället. *Föreningen Elbil Sverige* efterfrågade en engångsmalus på samtliga nyregistrerade och privatimporterade bilar uppgående till 2 000, 5 000, 10 000 eller 20 000 kronor beroende på fordonets koldioxidutsläpp enligt följande utsläppsstege om 50–95 gram, 96–120 gram, 121–175 gram och 176 gram och uppåt. De två första utsläppsstegen omfattar fordon som drivs med biogas eller E85.

Naturskyddsföreningen anförde att tröskeln för när det förhöjda koldioxidbeloppet ska tas ut bör sänkas och att den förhöjda skatten de tre första åren efter köpet istället bör fördelas på de två första åren. *Motormännens Riksförbund* anförde att förslaget kan accepteras men att en registreringsskatt kommer att ge störst effekt på fordonsflottans utsläppsminskning. I sitt yttrande föreslog *2030-sekretariatet* att malus tas ut från 111 gram koldioxid per kilometer, i tre trappsteg istället för linjärt. Vidare anförde *2030-sekretariatet* att en kraftigt förhöjd skatt de tre första åren ger en relativt tydlig prissignal till nybilsköparen även om det inte införs någon registreringsskatt. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* menade att en malus med en förhöjd fordonsskatt under tre år som sedan sänks torde innebära att det tar längre tid att förnya fordonsflottan. *Öresundskraft* föreslog att malusen förlängs till minst fyra och helst fem år. *Energigas Sverige* föreslog att perioden med förhöjd fordonsskatt förlängs från tre till fem år. *Power Circle, Biogasakademin, Volkswagen Sverige, Gasnätet Stockholm AB* och *CLEVER Sverige AB* ansåg också att det vore rimligt att förlänga perioden för förhöjd fordonsskatt till minst fem år och på så sätt låta den förhöjda fordonsskatten verka även på andrahandsmarknaden genom att göra malusbilar mindre attraktiva även för näste köpare. *FordonsGas Sverige AB* och *Scandinavian Biogas Fuels AB* föreslog att perioden med förhöjd fordonsskatt förlängs till minst sex år. *Volvo Car* anförde att en förhöjd malus de tre första åren kan verka som en registreringsskatt och riskerar att bromsa upp förnyelsen och därmed sänkningen av koldioxidutsläppen. En förhöjd skatt under ett fåtal år på nya bilar med högre koldioxidutsläpp riskerar att leda till att de blir attraktiva på andrahandsmarknaden när malusen försvinner, vilket motverkar syftet med malusen. Därför är en årlig fordonsskatt kopplad till bilens effektivitet och hela livslängd att föredra. *BIL Sweden* stödde inte utredningens begränsning av malusen till de tre första åren. I stället föreslogs att malusen bör omfatta hela fordonsparken och tas ut som årlig fordonsskatt på alla bilar, även äldre. *BIL Sweden* anförde vidare följande. Det är viktigt att styrmedlen gäller även begagnade fordon (äldre än tre år) om man ska få bestående effekter på t.ex. andrahandsvärden. Det ska alltid vara attraktivare att välja en bil med lägre klimatpåverkan ur skattesynpunkt oavsett om den är upp till tre år gammal eller äldre. Det minskar också risken för ett underfinansierat system då malusen finansieras av fler bilar. Risken finns annars att det inte finns tillräckligt med malusintäkter för att finansiera bonusen. Utredningens förslag till utformning av malus kan få effekten att importen av bilar som är fyra år eller äldre och har höga koldioxidutsläpp ökar dramatiskt. Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt. Man får dock inte glömma bort att den existerande fordonsparken i Sverige är gammal med en medellivslängd på ca 17 år. Idag är fyra av tio bilar äldre än 10 år. Genom att utforma vissa styrmedel (t.ex. malusdelen i form av årlig fordonsskatt i ett bonus–malus-system) så att de omfattar även äldre fordon så höjs andrahandsvärdet för fordon med låg klimatpåverkan och därmed låg fordonsskatt vilket leder till en snabbare utskrotning av äldre fordon med hög klimatpåverkan och därmed hög fordonsskatt. *Statens energimyndighet* tyckte att det vore intressant att utvärdera en malus utan

tidsbegränsning för att styrmedlet även ska nå andrahandsmarknaden. *Trafikanalys* och *Statens energimyndighet* efterfrågade styrning även för fordon med utsläpp mellan 50 och 95 gram per kilometer.

Nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet:

Ynnor AB anförde att nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet är för låg för att uppnå en minskning i den totala bilflottans klimateffekt. *Magnus Nilsson Produktion* anförde att givet att en registreringskatt anses utesluten så bör det förhöjda koldioxidbeloppet differentieras starkare, t.ex. 132 kronor per gram första året, 88 kronor per gram under andra året och 44 kronor per gram under tredje året. *Föreningen Elbil Sverige* ansåg att beräkningen av fordonskatten ska baseras på totala koldioxidutsläpp istället för utsläpp över ett visst gränsvärde. *Föreningen Gröna Bilister* föreslog att koldioxidbeloppet ska justeras med en faktor som beror på vilket drivmedel fordonet använder, där bensin tilldelas faktor 1, diesel faktor 1,4, biogas faktor 0,5 och E85 faktor 0,6. *Naturskyddsföreningen* anförde att malusdelen i fordonsbeskattningen måste höjas. *Power Circle* och *CLEVER Sverige AB* förespråkade en skärpning av systemet genom en förhöjd malus på 100 kronor per gram i stället för de föreslagna 80 kronor per gram. *Tesla Motors* efterfrågade en linjärt utformad och väsentligt förstärkt malus. *Naturvårdsverket* ansåg att nivån på malus bör fördubblas.

Viktdifferentierat eller icke-viktdifferentierat system:

Transportstyrelsen anförde att både ett viktdifferentierat och ett icke-viktdifferentierat system är genomförbara. Möjligen finns det ur ett pedagogiskt perspektiv fördelar med ett icke-viktbaserat system. Det blir då ett direkt förhållande mellan fordonsskatt och koldioxidemissioner vilket fordonsägaren tämligen enkelt kan beräkna själv. Oavsett vilket alternativ som väljs ser *Transportstyrelsen* positivt på att det föreslagna malus-systemet bygger på nuvarande system för koldioxidifferentiering. *Naturvårdsverket*, *Naturskyddsföreningen*, *Föreningen Gröna Bilister*, *2030-sekretariatet* och *Svenska Bioenergiföreningen* förespråkade ett icke-viktbaserat system. *Energigas Sverige*, *Swedish Biogas International AB*, *Västervik Miljö & Energi AB*, *Energikontor Norra Småland*, *Trollhättans kommun*, *Biogas Syd*, *Westport AB*, *Swedegas*, *Gästrik Ekogas AB*, *Örebro kommun*, *Malmberg Water AB*, *Grästorp Energi AB*, *Biogas Öst*, *Kretslopp i Skaraborg AB*, *Skellefteå kommun*, *Vafab Miljö Kommunalförbund*, *Sydkånes avfallsaktiebolag*, *JTI - Institutet för jordbruks- och miljöteknik*, *Avfall Sverige*, *AGA Gas AB*, *SYVAB*, *Småländska Bränslen/Växjö Motor Company AB* och *Jönköping Energi* stödde också principen för ett icke-viktjusterat bonus-malus-system men ser allvarliga problem med betänkandets förslag till utformning. *Volvo Car* anförde att ett fordon's effektivitet, dvs. bilens bränsleförbrukning i förhållande till bilens vikt, bör ligga till grund för systemet. Om malusen inte tar hänsyn till vikt kommer det driva marknaden mot mindre och enklare bilar. Detta eftersom ny teknologi och nya innovationer oftast introduceras i större bilar. Svenska konsumenter riskerar då få tillgång till ny teknik senare än andra marknader, vilket skulle försvåra vårt arbete med trafiksäkerheten och

Nollvisionen. *Motorbranschens Riksförbund* förordade ett viktbaserat system som harmonierar med EU:s utsläppskurva för tillverkarna.

Övriga synpunkter:

Naturskyddsföreningen var i princip positiv till ett bonus–malus-system men var starkt kritiska till att förslaget utformats så att det får en knappt synbar effekt. *Ynnor AB* pekade på att lätta lastbilar främst köps av juridiska personer som äger fordonet i mer än tre år. Det finns därför en risk att importen av bättre begagnade lätta lastbilar ökar och att dessa fordon har en annan utrustningsnivå och ofta både lägre standard och klimatprestanda än svensksålda lätta lastbilar. *Ynnor AB* höll med utredningen om att förslaget generellt innebär en risk för ökad import av bilar som är mer än tre år gamla, med koldioxidutsläpp större än 95 gram per kilometer. Ett sådant skeende går emot ambitionen om en fossiloberoende fordonsflotta. *Trafikverket* anförde att givet det transportpolitiska målet för klimatpolitiken och att styrningen mot minskade koldioxidutsläpp ska skärpas så framstår bonus–malus-systemet som ett bra alternativ. *Trafikverket* ville dock generellt påpeka att skärpningen av incitamentsstyrningen som föreslås och de olika tidsgränser (främst treårs-regeln) som ingår i denna ökar risken för olika snedvridningseffekter i ekonomin och tröskeleffekter som närmre skulle behöva analyseras. Att köpare av nya fordon generellt sett skulle styras av ett kortsiktigt perspektiv är t.ex. något som skulle behöva beläggas tydligare i syfte att förfina analysen av tröskeleffekter. För bilar med relativt sett höga utsläpp av koldioxid blir skillnaden i skatt betydande om en bil kan drivas med fossila drivmedel jämfört med alternativa drivmedel. En bil som typgodkänts för bensin och E85 får en betydligt lägre beskattning främst de tre första åren utan att det säkerställs att användningen av bilen sker med det förnybara alternativet. Skillnaden skulle kunna uppgå till 20 000 kronor per bil sett över en treårsperiod. Utredningen borde överväga hur detta påverkar marknaden. Konsekvensanalysen förefaller utgå från en hög andel bensin och diesel i vägtrafiken. Eftersom utvecklingen mot minskade koldioxidutsläpp kräver att andelen förnybara drivmedel måste bli mycket högre så borde analysen utgå från detta. Annars överskattas effekten. *Transportstyrelsen* anförde att det är olyckligt att basera fordonsskatt på koldioxidutsläpp för de fordon (personbilar klass II samt vissa lätta lastbilar och bussar) som saknar uppgiften i vägtrafikregistret och där underlaget för beräkning av skälig grund är litet, och förordar en vidare utredning för att finna lämpliga alternativ. *BIL Sweden*, *Elbilsalliansen Nissan-Renault* och *Volvo Car* ansåg att man på något sätt bör ta hänsyn till transportnyttan. *Bil Sweden* och *Elbilsalliansen Nissan-Renault* anförde att det inte är rimligt att en personbil för t.ex. två personer omfattas av samma malus-regler som t.ex. en minibuss för upp till nio personer. Även när det gäller lätta lastbilar måste man ta hänsyn till transportnyttan och istället använda den gräns för koldioxidutsläpp (inklusive beräkningsformeln) som EU använder. Annars finns det en risk att dessa större lätta lastbilar väljs bort och istället för en transport kan det bli två transporter med mindre lätta lastbilar med betydligt högre sammanlagd klimatpåverkan. *Svenskt Näringsliv* menade också att utredningen borde ha tagit hänsyn till transportnyttan för olika fordon. Lätta lastbilar och bussar jämföras i

utredningsförslaget med personbilar, vilket innebär en särskilt hög skattebelastning på dessa fordon, trots att de i regel innebär effektivare transporter än personbilar. Förslaget innebär också en avsevärd ökad kostnadsbelastning som, i synnerhet när det gäller fordon som används i näringsverksamhet, innebär försämringar av svensk konkurrenskraft. *SPBI* ansåg att ett bonus–malus-system som förordar energieffektivitet är bra men anser att utredningen inte tillräckligt har beaktat olika konsekvenser, bl.a. beaktas inte användningen av hållbara biodrivmedel i de konventionella drivmedlen. *SPBI* varnade också för att utredningens konsekvensanalys inte beaktar införandet av den nya körcykeln Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) och vilka effekter det får på malus. *Ekonomistyrningsverket* förordade en högre beskattning av drivmedel för att uppnå målet om minskade koldioxidutsläpp.

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

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

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

Vad gäller utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) föreslås i promemorian följande.

I dag går gränsen för när koldioxidbelopp tas ut vid ett fordons utsläpp av koldioxid per kilometer utöver 111 gram vid blandad körning. På EU-nivå regleras koldioxidutsläpp från nya personbilar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Syftet med förordningen är att fastställa krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar som registreras inom unionen för att uppnå unionens

övergripande mål att minska växthusgasutsläppen och för att säkerställa en väl fungerande inre marknad. I förordningen fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar. Gränsen för utsläppen kommer att sänkas till 95 gram och ska nås inom EU för alla nya personbilar som registreras från 2021. Gränsen om 95 gram utsläpp av koldioxid per kilometer vid blandad körning är även den som i praktiken i dag gäller för att en normalviktig bil ska omfattas av den femåriga fordonsskattebefrielsen. För att nå EU:s målsättning för koldioxidutsläpp och även i förlängningen nå den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen är det, så som även utredningen bedömer, rimligt att i fordonsskattelagstiftningen sänka gränsen för när koldioxidbelopp ska tas ut till vad ett fordon släpper ut i koldioxid utöver 95 gram vid blandad körning. På så sätt blir incitamentet starkare att välja ett fordon med lägre koldioxidutsläpp än vad den nuvarande gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut åstadkommer. Denna gräns kan, så som även skett tidigare, komma att behöva justeras allt efter hand som utsläppsvärdena av koldioxid på grund av teknikutveckling sjunker.

I det nuvarande koldioxidbaserade fordonsskattesystemet är skatten lika hög för alla år fordonet är i trafik. Ett undantag från detta finns för de fordon som uppfyller den femåriga fordonsskattebefrielsen. Enligt direktiven som låg till grund för utredningens förslag angavs att utredaren skulle överväga att utforma malus-delen som en förhöjd årlig fordonsskatt under ett eller flera år i stället för under fordonets hela livslängd. Vissa remissinstanser har förespråkat en registreringsskatt men en sådan skulle inte utredaren överväga eftersom det uppkommer EU-rättsliga problem vid tillämpningen av en sådan. Förslaget som lämnades av utredningen innebar att det förhöjda koldioxidbeloppet i fordonsskatten skulle utgå för utsläpp av koldioxid utöver 95 gram under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Att det förhöjda koldioxidbeloppet skulle utgå i tre år grundades i huvudsak på att nybilsköpare ofta byter bil efter tre år, att tjänstebilar och leasingavtal byts ut respektive löper på tre år samt att styreffekten för de som införskaffar en ny bil vad gäller att välja bil med längre koldioxidutsläpp blir större för en högre fordonsskatt per år under en kortare tidsperiod än samma sammanlagda fordonsskatt utspridd under hela fordonets hela livslängd. Utredningens förslag synes vara väl avvägt i denna del och således förslås även i promemorian att det förhöjda koldioxidbeloppet ska utgå för utsläpp av koldioxid utöver 95 gram i tre år från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Den koldioxiddifferentierade fordonsskatten har två huvudsyften, som består i att generera skatteintäkter och att styra mot mer miljöanpassade fordon med lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Grundbeloppet om 360 kronor är till sin karaktär i huvudsak fiskal medan såväl gränsen för uttag av koldioxidbeloppet samt koldioxidkomponenten i sig kan ha en sådan miljöstyrande effekt som kan vara önskvärd. I det nuvarande fordonsskattesystemet är koldioxidkomponenten 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för etanol- och gasbilar, förutom gasol. I konstruktionen av ett bonus–malus-system föreslog utredningen en koldioxidkomponent i fordonsskatten om 80 kronor per gram koldioxid per kilometer för utsläpp utöver 95 gram under de tre första

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

För fordon som kan drivas med etanol eller gas, förutom gasol, föreslås inte någon förhöjd koldioxidkomponent för de tre första åren. Dessa fordon kommer för samtliga år de är i trafik att vid beräkning av koldioxidbeloppet ha samma koldioxidkomponent som motsvarande fordon redan har i dag, dvs. 11 kronor per gram koldioxid som ett fordon släpper ut av koldioxid utöver 95 gram. Skälet till att ett förhöjt koldioxidbelopp inte införs för dessa fordon är att de kan drivas med drivmedel med lägre utsläpp av fossil koldioxid och därför bör incitamentet att köpa sådana fordon bevaras.

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

För alla lätta fordon tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor och i förekommande fall ett bränsletillägg och ett miljötillägg (se avsnitt 4.2 och 4.3).

4 Lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt

4.1 Ökad koldioxidifferentiering av fordonsskatten

Promemorians förslag: Gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per
--

kilometer utöver 95 gram. Nuvarande koldioxidbelopp om 22 kronor respektive 11 kronor lämnas oförändrade.

Utredningens förslag: Överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Motormännens Riksförbund* avstyrkte förslaget och anförde bl.a. följande. Skattehöjningarna blir kraftiga och drabbar bilägare som redan har begränsade resurser och därmed saknar möjlighet att köpa nya bilar. De överfinansierar ett bonus-system som till mycket stor del kommer att nyttjas av företag, utan att på något sätt bidra till möjligheter för ägarna av äldre fordon att minska sin klimatpåverkan i transportarbetet. De föreslagna skattehöjningarna riskerar endast att göra nyttjandet av bil än mer överprissatt, inte minst för dem som bor i glesbygd och som saknar alternativ till egen bil för sina mobilitetsbehov i form av tillgänglig kollektivtrafik. Vidare saknas det i glesbygd fortfarande snabbbladdningsinfrastruktur och biogastillgång samtidigt som avstånden är mycket långa, vilket starkt begränsar möjligheterna för invånarna att välja de alternativ av fordon som föreslås ge bonus. Ägarna till de äldre fordonen ges i förslaget inte heller någon möjlighet att stärka sin köpkraft genom en ordentlig skrotningspremie, i de fall de försöker att göra rätt genom att skrota sin äldre relativt miljövänligare bil till förmån för en nyare, om än begagnad, bränslesnålare och säkrare modell. I sitt yttrande anförde *2030-sekretariatet* att en sänkning av gränsvärdet för fordonsskatten till 95 gram koldioxid per kilometer för befintliga bilar knappast får någon större effekt eftersom skillnaden i pris är för liten för att påskynda utskrotning. Möjligen medför förslaget att något fler begagnade bilar går på export. *Naturskyddsföreningen* anförde att fordonsbeskattningen måste höjas och att tröskeln för när den börjar tas ut bör sänkas. *Scandinavian Biogas Fuels AB* anförde att det är rimligt att koldioxidbeloppet för fossildrivna fordon är i spannet 30–50 kronor.

Skälen för promemorians förslag: I dag går gränsen för när koldioxidbelopp tas ut vid ett fordon utsläpp per kilometer utöver 111 gram vid blandad körning. I avsnitt 3.3 föreslås, i likhet med vad utredningen föreslog, att koldioxidbeloppet för de nya lätta fordon som ska omfattas av bonus–malus-systemet ska utgå om de vid blandad körning släpper ut koldioxid utöver 95 gram per kilometer. Mot den bakgrunden är det rimligt att även justera gränsen för när koldioxidbeloppet ska börja tas ut för de övriga fordon som sedan tidigare omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet och som inte kommer att omfattas av bonus–malus-systemet. Grundnivån för uttag av en koldioxidbaserad fordonsskatt hamnar då på samma nivå för samtliga fordon.

När det gäller gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut föreslås därför ingen förändring jämfört med utredningens förslag och inte heller vad gäller storleken på koldioxidbeloppen. Det innebär att gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut sänks till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per kilometer utöver 95 gram samt att koldioxidbeloppen om 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för fordon som drivs med etanol eller gas, förutom gasol, lämnas oförändrade. Fordonsskatten för befintlig fordonsflotta och för nya fordon som ingår i bonus–malus-systemet, med undantag för de

fordon som under de tre första åren åläggs ett förhöjt koldioxidbelopp, kommer därmed med att ligga på samma nivå vad gäller gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut samt storleken på koldioxidbeloppen.

4.2 Bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg

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

Utredningens förslag: Utredningen föreslog en omräkning av bränslefaktorn utifrån nuvarande konstruktion. Att fordonsskatten enligt utredningens förslag varierar över tid hanteras med en viktad bränslefaktor, se SOU 2016:33, s.179–183 för ytterligare information.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Svebio* anförde att skillnaden i beskattning mellan bensin och diesel snarast borde tas bort för att undvika problem inom bonus–malus-systemet. *SPBI* konstaterade att utredningens motiv till bränslefaktorn är skillnaden i energiskatt mellan bensin och diesel men att det inte går att härleda hur den har beräknats. *Naturskyddsföreningen* motsatte sig en sänkning av bränslefaktorn för dieseldrivna bilar från dagens 2,37 till 1,97, eftersom det skulle kunna undergräva systemets verkningsgrad och cementera de problem som är relaterade till en ökad andel försäljning av dieselfordon.

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

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

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

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

$$BF = \frac{\text{Fordonsskatt}_{utan BF} + \text{Energiskattesubvention}}{\text{Fordonsskatt}_{utan BF}}$$

Dagens system och utformning av bränslefaktorn för dieseldrivna fordon är en bidragande orsak till fordonsskattesystemets komplexitet. Formeln medför också för det fall miljöstyrningen i fordonsskattesystemet skärps, t.ex. genom att koldioxidbeloppet höjs eller koldioxidgränsen sänks, att även bränslefaktorn sänks. Det innebär i sin tur att många relativt bränsletörstiga dieseldrivna fordon kan få sänkt skatt, trots att fordonsskatten för övriga fordon höjs till följd av den ökade miljöstyrningen. Detta resultat är inte önskvärt.

Utredningens förslag, som utgår från nuvarande fordonsskattesystem och en beräkning av energiskattesubventionen enligt ovan, innebär att en genomsnittlig bränslefaktor används för samtliga år som ett fordon används. Det får till följd att dieseldrivna fordon kommer att få en ganska kraftig beskattning under de första tre åren. Detta beror på att en alltför hög bränslefaktor appliceras på en hög grundläggande fordonsskatt. På motsvarande sätt blir fordonsskatten för låg under år 4 och framåt, eftersom en alltför låg bränslefaktor appliceras på en låg grundläggande fordonsskatt. En sådan lösning är svår att motivera utifrån tanken bakom bränslefaktorn.

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

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

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

Energiskattesubventionen beräknas på samma sätt som i dag där 160 motsvarar ungefär det koldioxidvärde i gram per kilometer som korrelerar med en dieselförbrukning i dieselmotorens bil motsvarande

0,6 liter per mil. Denna förbrukning är vad som antas i schablonberäkningen av energiskattesubventionen. Det är därför rimligt att använda motsvarande koldioxidvärde i beräkningen av bränslefaktorns storlek.

I beräkningen för att fastställa energiskatteskillnaden används den preliminärt beräknade energiskatten på bensen år 2018, 44,9 öre per kWh som norm, denna jämförs med en preliminär energiskatt på dieselbränsle på 26,5 öre per kWh. Den beräknade energiskatteskillnaden uppgår därmed till ungefär 1,83 kronor per liter. År 2018 beräknas därmed den preliminära energiskattesubventionen, inklusive mervärdesskatt, till 2 061 kronor ($1,83 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil} \approx 2\,061$) vilket ger att den nya bränslefaktorn kan beräknas till 12,88 ($2\,061/160 \approx 12,88$). Den koldioxidbaserade fordonsskatten för dieseldrivna fordon kommer enligt förslaget att bestämmas utifrån följande formel:

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

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

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

Om regeringen efter remittering av förslaget om ett bonus-malus-system för lätta fordon och efter remitteringen av promemorian om reduktionsplikt för biodrivmedel i bensen respektive dieselbränsle väljer att gå vidare med förslagen finns det anledning att i budgetpropositionen för 2018 samlat återkomma i fråga om bränslefaktorns storlek samt följdändringar i det viktbaserade systemet för fordonsskatt.

4.3 Miljötillägget behålls

Promemorians förslag: Miljötillägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6 behålls.
--

Utredningens förslag: Utredningen förslö att miljötillägg inte ska tas ut för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 6.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Naturvårdsverket* avstyrkte förslaget och menar att de ökande kväveoxidutsläppen från dieslbilar måste motverkas genom att miljötillägget för dieslbilar snarare ökas än att det slopas såsom utredningen föreslår. *Energigas Sverige, Swedish biogas, Västervik Miljö & Energi AB, (VMEAB) Energikontor Norra Småland, Trollhättans Kommun, Biogas Syd, Westport AB, Swedegas, Gästrik Ekogas AB, Örebro Kommun, Malmberg Water AB, Grästorp Energi AB, Biogas Öst, Kretslopp i Skaraborg AB, Skellefteå kommun, VafabMiljö Kommunalförbund, Sydskånes avfallsaktiebolag, JTI - Institutet för jordbruks- och miljöteknik, Avfall Sverige, AGA Gas AB, SYVAB, Småländska Bränslen/Växjö Motor Company AB, Biogasakademin, Öresundskraft och Jönköping Energi* ansåg att miljötillägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 6 bör behållas. Det grundläggande argumentet för att behålla miljötillägget är att många dieseldrivna fordon som på pappret uppfyller kraven i utsläppsklass Euro 6 släpper ut betydligt mer kväveoxider i verkligheten än i testcyklerna och att detta är ett problem som har uppmärksammats inom EU men som inte kommer att vara löst på flera år. I sitt yttrade anförde *2030-sekretariatet* att Euro 6-dieslbilar inte har samma låga utsläppsvärden i verkligheten som i testcykeln, särskilt avseende diesel i kyla. EU har nu en process för att hantera det och det kan vara olämpligt att basera lagstiftning på befintlig Euro 6. *Transportstyrelsen* anförde att med hänsyn till de sannolika effekterna av WLTP kan det finnas skäl att överväga att avvakta med upphävandet av miljötillägget för fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 6 till dessa baserar sig på RDE-värden.

Skälen för promemorians förslag: Miljötillägget är ett fast tillägg som bara tas ut för dieseldrivna fordon. Miljötillägget tillkom för att fordonsskatten skulle ta hänsyn till att dieseldrivna fordon hade högre utsläpp av kväveoxider och partiklar än bensindrivna fordon. När miljö-tillägget infördes uttalades att det skulle kunna tas bort för nya fordon när utsläppskraven i framtiden för bensin- och dieseldrivna fordon bedömdes var tillräckligt näraliggande. Utsläppskraven för Euro 6 innebär att utsläppskraven för partiklar blir samma för bensin- respektive dieseldrivna fordon. Dieseldrivna fordon tillåts även i fortsättningen släppa ut något mer kvävedioxid än bensindrivna fordon men skillnaderna är numera små. Detta vägs upp av att bensindrivna fordon tillåts ha högre utsläpp av kolväten än dieseldrivna fordon. På EU-nivå har tagits fram en testprocedur, Real Driving Emissions (RDE), som innebär att begränsa utsläpp av kväveoxider från dieseldrivna fordon. Testet ska komplettera det test som görs med den nya testkörnykeln WLTP, se avsnitt 4.6, vid typgodkännande av fordon och som mäter bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. RDE-testet innebär att en mätutrustning monteras på fordonet som sedan körs i verklig trafik. Såväl RDE som WLTP kommer att vara obligatoriska för nya typgodkännanden efter den 1 september 2017. RDE-kraven gäller därefter för registrering av nya fordon från den 1 september 2019, vilket innebär att fram till dess går det att registrera fordon som inte har testats med RDE. Som flera remissinstanser påpekat har mätningar visat att de verkliga utsläppen av kväveoxider ofta överstiger tillåtna gränsvärden. Mot bakgrund av att RDE-testet bättre ska överensstämma med verkliga

utsläppsvärden av kväveoxider och med beaktande av vad remissinstanserna anfört, dvs. att många fordon tidigare visats sig ha betydligt högre verkliga utsläppsvärden än uppmätta testvärden, görs bedömningen att miljötillägget bör behållas på dagens nivå även för dieseldrivna fordon som uppfyller Euro 6. Ett nytt övervägande om miljötillägget ska tas bort för Euro 6 bör ske i ett senare skede när det går att fastställa att dessa fordon utsläppsnivå av kväveoxider är tillräckligt näraliggande utsläppsnivån för bensindrivna fordon.

4.4 Den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas

Promemorians förslag: Den femåriga fordonsskattebefrielsen för fordon med bättre miljöegenskaper slopas. Den femåriga skattebefrielsen gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången innan ändringen träder i kraft.

Utredningens förslag: Överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Magnus Nilsson Produktion* tillstyrkte förslaget att avskaffa det femåriga skatteundantaget för miljöbilar. *Miljöförvaltningen i Stockholms Stad* uttryckte kritik mot att miljöbilsdefinitionen försvinner. Förvaltningen menar att detta försvårar offentliga inköp av såväl fordon som transporttjänster och även tjänster med inbäddade transporter, där offentliga upphandlare har kunnat kräva att leverantörerna använder en viss andel miljöfordon vid utförande av tjänsterna. ISF fler: *Energigas Sverige, Swedish Biogas International AB, Västervik Miljö & Energi AB, Energikontor Norra Småland, Trollhättans kommun, Biogas Syd, Westport AB, Swedegas, Gästrike Ekogas AB, Örebro kommun, Malmberg Water AB, Grästorp Energi AB, Biogas Öst, Kretslopp i Skaraborg AB, Skellefteå kommun, Vafab Miljö Kommunalförbund, Sydskånes avfallsaktiebolag, JTI - Institutet för jordbruks- och miljöteknik, Avfall Sverige, AGA Gas AB, SYVAB, Småländska Bränslen/Växjö Motor Company AB och Jönköping Energi* påpekade att utan modifieringar av systemet skapas indirekt en ny miljöbilsdefinition som exkluderar alternativbränslefordon. I och med att dagens femåriga skattebefrielse för vissa bilar tas bort kan den bestämmelsen inte längre användas som miljöbilsdefinition. *Region Skåne* ansåg att förslaget riskerar att signalera ett budskap som inte gör biogasen rättvisa.

Skälen för promemorians förslag: I kommittédirektiv 2015:59 Ett bonus–malus-system för lätta fordon uttalades att den femåriga befrielsen från fordonskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper skulle slopas om ett bonus–malus-system införs. Såväl utredningen som promemorian gör samma bedömning mot bakgrund av att det nu föreslås att ett sammanhållet, renodlat och tydligt bonus–malus-system för lätta fordon ska införas. Den femåriga skattebefrielsen gäller dock fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången innan ändringen träder i kraft. Som flera remissinstanser påpekat vilar den nuvarande miljöbilsdefinitionen på samma grund som den femåriga fordonsskattebefrielsen. Det beror på att i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor så hänvisas till att med miljöbil

avses en personbil som uppfyller kraven för fordonsskattebefrielse. Förordningen ställer bl.a. upp miljökrav för myndigheters inköp, leasing samt användning av bilar samt för vissa upphandlade vägtransporter och syftar till att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra fordon. Även många privata företag använder denna miljöbilsdefinition vid inköp eller leasing av fordon. Det innebär att när den femåriga fordonsskattebefrielsen försvinner så försvinner även definitionen av vad som är en miljöbil. Det finns därmed anledning att återkomma i fråga om möjligheterna att hitta en annan definition av vad som avses med en miljöbil.

4.5 Uppgift om viktad/blandad körning ska användas för laddhybrider

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: Inga remissinstanser har inkommit med synpunkter i fråga om förslaget.

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

4.6 Flera uppgifter om blandad körning eller viktad/blandad körning

Promemorians förslag: Om det för fordon finns flera uppgifter om blandad körning eller viktad/blandad körning i vägtrafikregistret ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Utredningens förslag: Frågan har inte behandlats av utredningen.

Skälen för promemorians förslag: En fordonstillverkare som vill ha en fordonstyp typgodkänd vänder sig med en ansökan till en typgodkännandemyndighet i något av EU:s medlemsländer. Myndigheten

prövar då om fordonstypen bl.a. uppfyller samtliga tekniska krav som ställs på den och om utfallet är positivt så utfärdas ett typgodkännande-intyg på fordonstypen. Ett typgodkännande ska bl.a. inkludera uppgift om ett fordons utsläpp av koldioxid i gram per kilometer. En tillverkare som har fått ett typgodkännandeintyg ska utfärda ett intyg om överensstämmelse, så kallat Certificate of Conformity (CoC), för varje fordon som tillverkas av den godkända typen. I detta intyg framgår bl.a. uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning i gram per kilometer. Denna uppgift förs av Transportstyrelsen in i vägtrafikregistret och ligger till grund för bestämmande av fordonsskatt.

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

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

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

I 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227) anges att det är fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning som ligger till grund för beräkningen av koldioxidbeloppet. Begreppet utsläpp av koldioxid vid blandad körning förekommer även i 2 kap. 11 a § samma lag som anger vilka fordon som åtnjuter skattebefrielse under fem år. Det är rimligast

att detta värde ska utgöras av det värde som följer av den senast antagna testkörcykeln som gäller för nya fordonstyper och nya fordon som ska ut på marknaden. När fordon framöver kommer att testas enligt körcykeln WLTP är det således utsläppsvärden från denna körcykel som ska ligga till grund för beskattning. För att trots allt undanröja eventuella tvivel kring vilket värde som ska ligga till grund för bestämmande av fordonsskatt i det fall det i vägtrafikregistret förekommer flera uppgifter om koldioxidutsläpp vid blandad körning så bör det införas en förtydligande bestämmelse som anger att det är det högsta värdet av dessa som ska beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. Det lämpligaste sättet att förtydliga att det är utsläppsvärdet enligt WLTP-körcykeln som ska styra beskattningen är att peka ut att det är det högsta värdet som ska beaktas i det fall det i vägtrafikregistret förekommer utsläppsvärden från båda körcyklerna.

5 Beskattning av motorcyklar

5.1 Fordonsskattens storlek för motorcyklar ändras

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Sveriges MotorCyklister* och *Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund* anförde att skatten för alla motorcyklar kan höjas från 180 kronor till 200 kronor för ett skatteår.

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

5.2 Motorcyklar bör i ett senare skede inordnas i det koldioxidifferentierade fordonsskattesystemet

Promemorians bedömning: Motorcyklar bör i ett senare skede inordnas i det koldioxidifferentierade fordonsskattesystemet.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att fordonsskatten för nya motorcyklar ska koldioxiddifferentieras, vilket innebär att fordonsskatten för dessa fordon ska tas ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp. Koldioxidbeloppet föreslås för ett skatteår vara 11 kronor per gram koldioxid som motorcykeln släpper ut per kilometer utöver 95 gram. Uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid bör hämtas i vägtrafikregistret. Med nya motorcyklar avses motorcyklar som har blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2017.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Naturskyddsföreningen* anförde att de motorcyklar som släpper ut mest koldioxid ska omfattas av en fordonsskatt. *Scandinavian Biogas Fuels AB* ansåg att fordonsskattningen för fordon som inte kommer att ingå i det nya bonus-malus-systemet enligt förslaget bör ha en beskattning så lik malusdelen inom systemet som möjligt. Med andra ord bör fordonsskatten höjas motsvarande den höjning som föreslås av malusdelen för övriga fordon. *Trafikverket* anförde att det bör övervägas om motorcyklar ska beskattas enligt samma princip som andra bensindrivna fordon, dvs. med ett koldioxidbelopp om 22 kronor per gram till skillnad mot utredningens föreslagna 11 kronor per gram. I sitt yttrande anförde *2030-sekretariatet* att det inte heller såg några skäl att halvera den koldioxidbaserade skatten jämfört med personbilar såsom utredningen föreslår. *Transportstyrelsen* avstyrkte förslaget om en koldioxidbaserad skatt på motorcyklar och anförde bl.a. följande. Uppgiften om koldioxid är obligatorisk från och med 1 januari 2016 avseende nya typer av nya fordon. Gamla typer av nya fordon omfattas inte av obligatoriet. Under en tid måste koldioxidutsläpp i vissa fall bedömas utifrån en beräkningsformel, s.k. skälig grund. Formeln tas fram genom att analysera koldioxidnivåer för likvärdiga fordon. Då en begränsad andel motorcyklar inledningsvis kommer ha ett koldioxidvärde registrerat uppstår en svårighet att nå ett underlag för att kunna utarbeta en tillfredställande formel för beräkning av skälig grund. Därmed finns en risk att de koldioxidnivåer som sätts kan komma att uppfattas som godtyckliga, något som i förlängningen kan komma att påverka trovärdigheten för koldioxiddifferentieringen. Transportstyrelsen ser dock att frågan lämpligen tas upp på nytt när uppgift om koldioxiddifferentiering för motorcyklar blivit frekvent förekommande i vägtrafikregistret. *Sveriges MotorCyklister* och *Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund* avstyrkte att en koldioxidbaserad skatt införs för nya motorcyklar eftersom de inte anser att ökad fordonsskatt på de nyaste och renaste motorcyklarna leder till minskad klimatpåverkan från motorcyklar.

Skälen för promemorians bedömning: Redan 2006 då den koldioxidrelaterad fordonsskatt infördes för vissa fordon, uttalade regeringen att det på sikt var lämpligt att fordonsskatten även för motorcyklar baserades på deras utsläpp av koldioxid. Skälet till detta var att flera motorcykelmodeller släpper ut lika mycket koldioxid som bensinsnåla personbilar. Det saknades dock uppgifter i vägtrafikregistret om motorcyklars utsläpp av koldioxid. Som utredningen framhåller så är det, utifrån EU-reglering, sedan den 1 januari 2016 krav på att uppgift om koldioxidutsläpp ska anges vid typgodkännande av nya motorcyklar.

Transportstyrelsen kan föra in uppgiften i vägtrafikregistret och den kan ligga till grund för beskattning. För de motorcyklar som saknar detta utsläppsvärde kommer skatten att beräknas utifrån ett mycket begränsat underlag. Det riskerar att, så som Transportstyrelsen anför, leda till att beräkningen av utsläppsvärdet uppfattas som godtycklig. Införande av en koldioxidifferentierad skatt på motorcyklar bör därför genomföras i ett senare skede när fler motorcyklar har ett faktiskt uppmätt utsläppsvärde av koldioxid och när de motorcyklar som trots allt saknar ett sådant kan få ett utsläppsvärde bestämt genom en beräkningsformel som baseras på ett tillfredsställande underlag. Det finns därför anledning att återkomma i frågan i ett senare skede.

6 Lätta fordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt

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

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att en del skattesatser i det viktbaserade fordonsskattesystemet justeras med motsvarande den genomsnittliga höjningen av fordonsskatten för de lätta fordon som omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet och för vilka ett koldioxidbelopp tas ut.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Naturskyddsforeningen* tillstyrkte utredningens förslag att äldre fordon som idag beskattas efter vikt, ska få höjd skatt motsvarande den genomsnittliga höjningen som nyare bilarna får. *Motormännens Riksförbund* avstyrkte förslaget och anförde vad som redogjorts för i avsnitt 4.1.

Skälen för promemorians förslag: Vid ändringar av fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet bör följdändringar göras i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Skälet till detta är att det inte är önskvärt eller rimligt att äldre fordon, som allmänt sett är sämre ur miljösynpunkt, beskattas lindrigare. Eftersom fordonsskatten höjs för de fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet bör således även fordonsskatten höjas för de fordon som beskattas inom det viktbaserade systemet. Förändringen i det viktbaserade systemet för fordonsskatt bör, för ett fordon med vikt mellan 1 400–1 500 kilogram, ungefär motsvara den beloppsmässiga höjningen för ett genomsnittligt fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. Med hänsyn till den aktuella höjningen av fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet bör skatten höjas i det viktbaserade systemet med ca 9 procent för dieseldrivna lätta fordon och ca 16 procent för övriga lätta fordon. Ändringen innebär att grundbeloppen och flertalet tilläggsbelopp höjs i det viktbaserade systemet för fordonsskatt.

7 Betalning av tillkommande skatt i vissa fall

Promemorians förslag: Gränsen för när tillkommande fordonsskatt, som föranleds av en lagändring, inte behöver betalas ändras till om skatten understiger 1 500 kronor. Den nuvarande beloppsgränsen gäller dock fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Utredningens förslag: Frågan om ändrad beloppsgräns för tilläggsdebiteringar behandlades av utredningen i samband med att en analys av tilläggsdebiteringar gjordes. Utredningen konstaterade då att en höjd beloppsgräns kan minska antalet tilläggsdebiteringar som uppkommer när skatteförändringar sker.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: Inga remissinstanser har inkommit med synpunkter.

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

Om det sker en lagändring som innebär att fordonsskatten ska tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, ska tillkommande skattebelopp betalas från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret eller om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden. För samma tid ska överskjutande skattebelopp som har betalats återbetalas. Tillkommande skatt ska betalas senast 30 dagar efter det att skatteändringen har trätt i kraft. Oavsett vid vilken tidpunkt en lagändring träder i kraft så kommer det, på grund av samtliga fordons rullande skatteår respektive skatteperioder, innebära att en mycket stor andel av fordonsägarna antingen kommer att få betala tillkommande skatt eller erhålla återbetalning. För att minska antalet tilläggsdebiteringar och återbetalningar av små belopp som kan uppkomma i en sådan situation så behöver en fordonsägare enligt nu gällande bestämmelser inte betala skatten om den understiger 200 kronor. Återbetalning behöver inte göras av belopp som understiger 100 kronor. De förslag som lämnas i avsnitt 4 och 6 och som påverkar lätta fordon i både det koldioxidbaserade- och viktbaserade fordonsskattesystemet innebär att ett mycket stort antal fordon i nu befintlig fordonsflotta kommer att få en höjd fordonsskatt från dagen när de nya bestämmelserna träder i kraft och därmed även tilläggsdebiteras skatt. För att göra övergången till den skärpta beskattningen mjukare förslås att de fordon som kommer att få en sådan tillkommande skatt som understiger 1 500 kronor inte kommer att tilläggsdebiteras. Genom att den nuvarande gränsen föreslås höjas till 1 500 kronor kommer de flesta

fordon i den nuvarande fordonsflottan att inte tillägsdebiteras. Fordonsskattehöjningen kommer i stället först få genomslag vid det tillfälle när nästa skatteår eller skatteperiod för varje enskilt fordon infaller och det då är dags att betala den ordinarie fordonsskatten. Den nu gällande beloppsgränsen om 200 kronor kommer dock alltså att gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Beloppsgränsen som gäller för när återbetalning inte behöver göras ändras inte.

8 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

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

Utredningens förslag: De författningsändringar som utredningen föreslår skulle träda i kraft den 1 januari 2018.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *2030-sekretariatet, Föreningen Gröna Bilister, Power Circle* och *CLEVER Sverige AB* anförde att systemet bör träda i kraft 2017 och om detta inte är möjligt borde, enligt vissa av de nämnda remissinstanserna, åtminstone bonus-delen träda i kraft då. *BIL Sweden, Motorbranschens Riksförbund* och *Volvo Car* anförde att det är viktigt att bonus–malus-systemet är harmoniserat med den nya körcykeln som införs på EU-nivå och som ger högre utsläppsvärden av koldioxid. Ikraftträdandet bör därför lämpligen förläggas med hänsyn till detta.

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

9 Utvärdering av bonus–malus-systemet

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

Utredningens förslag: Överensstämmer i princip med promemorians. Utredningen föreslog att effekten på fordonsflottan av ett förändrat bonus–malus-system bör utvärderas efter ett år och att en preliminär plan var att alla nivåer skulle vara desamma under de två första åren.

Remissinstanserna vid tidigare remittering av utredningens förslag: *Statens energimyndighet* tillstyrkte att det sker tidiga utvärderingar om förslaget implementeras. Det viktigaste i

utvärderingarna är att se till att systemet styr mot fossilfrihet och om justeringar behövs så bör man justera nivån för utsläpp och inte beloppen för bonus och malus. *Konjunkturinstitutet* instämde i utredningens bedömning att framtiden är osäker vad gäller bilköparnas preferenser, drivmedelspriser och snabbheten i teknikutvecklingen och att ett eventuellt bonus–malus-system behöver utvärderas, men är tveksam till att en utvärdering redan efter något år kan bli särskilt informativ. *Naturvårdsverket* ansåg att en utvärdering, och eventuella justeringar i systemet, behövs redan efter ett år. I sitt yttrande menade *2030-sekretariatet* att förslaget öppnar för en alltför stor osäkerhet för fordons- och drivmedelsbranschen. Därför bör systemet utformas så robust att det inte behöver justeras efter ett år, och justeringar därefter bör vara kända i förväg både avseende på när de ska ske och vilken innebörden är. Rullande scheman med treårsperioder föreslogs, där innevarande och kommande periods gränser skulle vara kända. Därtill borde det vara självklart att översynen sker lika ofta för bonus- som för malus-delen. *Scandinavian Biogas Fuels AB* påtalade vikten av att systemet löpande skruvas åt så att styreffekten upprätthålls eller förstärks över tid.

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

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

10 Konsekvensanalys

10.1 Inledning

Utredningens huvudförslag om ett bonus–malus-system för lätta fordon syftar till att påverka köparnas val av fordon. Förslagen i denna promemoria innebär justeringar av utredningens förslag. Till exempel föreslås en annorlunda utformning av det förhöjda koldioxidbeloppet. Förändringar föreslås också inom det befintliga koldioxidbaserade fordonsskattesystemet och inom det viktbaserade fordonsskattesystemet. Förändringen av bränslefaktorn föreslås för att skapa ett mindre komplicerat fordonsskattesystem och för att underlätta framtida förändringar av såväl det förhöjda koldioxidbeloppet som den ordinarie fordonsskatten för lätta dieselfordon. Utöver justeringarna avseende den förhöjda fordonsskatten föreslås också ändringar avseende bonus där det föreslås en ny förordning som bygger på nuvarande förordning om supermiljöbilspremie, de förslag som utredningen lämnat samt synpunkter som remissinstanserna framfört vid remitteringen av utredningens förslag. Det är jämfört med gällande rätt som förändringarna är beskrivna i konsekvensanalysen. Konsekvensanalysen redovisar förslagetts effekter för företag i den omfattning som är nödvändig i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig.

10.1.1 Förändringar inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt

Genom förändringarna som föreslås av det befintliga fordonsskattesystemet påverkar förslaget företag och enskilda som äger lätta fordon (personbilar klass I, personbilar klass II, lätta lastbilar och lätta bussar). Även motorcyklar påverkas av förslaget i utredningens betänkande men föreslås i promemorian inte inkluderas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Motorcyklar föreslås dock likt utredningen föreslagit få ett höjt grundbelopp från 180 till 360 kronor per år. Den befintliga fordonsskatten utgörs av en grundnivå för uttag av en koldioxidbaserad fordonsskatt och omfattar samtliga fordon som omfattas av det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. De fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt är personbilar klass I som är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006, men som uppfyller kraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Även personbilar klass II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar som har blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2010 beskattas inom det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. Inom den ordinarie fordonsskatten är koldioxidbeloppet oförändrat på 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för fordon

som drivs med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol. Dock föreslås en sänkning av gränsen för när koldioxidbelopp börjar tas ut från 111 till 95 gram koldioxid per kilometer. För fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt är nivån på höjningen beroende av fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och vilken typ av drivmedel fordonet kan drivas med. Fordonsskatten för en bensindriven personbil föreslås exklusive förhöjd fordonsskatt (malus), likt utredningens förslag, höjas med som mest 352 kronor per år. De allra flesta ägare till bensinfordon får denna höjning. Fordonsskattehöjningen blir lägre för fordon drivna på bensin med ett utsläppsvärde under 111 gram koldioxid per kilometer. För en personbil som kan drivas med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, och som släpper ut 111 gram koldioxid per kilometer eller mer innebär förslaget en höjning av fordonsskatten med 176 kronor per år. Fordonsskatten för fordon som drivs med bensin, etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, och som högst släpper ut 95 gram koldioxid per kilometer påverkas inte av förslagen. För fordon som drivs med bensin, etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol innebär promemorians förslag heller inga förändringar gentemot utredningens förslag.

För dieseldrivna fordon gör den nuvarande utformningen av bränslefaktorn att effekten av den förändrade beskattningen på olika fordon inte är lika tydlig. Utredningens förslag skulle ge högre fordonsskatt för alla dieseldrivna fordon med ett koldioxidutsläpp i gram per kilometer mellan 99 och 173 samt sänkt fordonsskatt för övriga dieseldrivna fordon. Förslaget i avsnitt 4.2 i fråga om att omarbete bränslefaktorn till ett bränsletillägg innebär att alla dieseldrivna fordon med koldioxidutsläpp i gram per kilometer mellan 39 och 186 får höjd fordonsskatt medan övriga får sänkt fordonsskatt. Förslaget innebär också att samtliga dieseldrivna fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt kommer att beskattas utifrån dess koldioxidutsläpp. Höjningen i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt är som högst för dieseldrivna fordon med utsläpp på 111 gram koldioxid per kilometer. Förslaget i promemorian innebär för ett sådant fordon en höjning med knappt 1 300 kronor per år. Slutligen innebär omformuleringen av bränslefaktorn att effekterna vid eventuella framtida höjningar eller sänkningar av gränsen för när koldioxidbelopp börjar tas ut blir logiska. Logiken framöver innebär då att en sänkt gräns ger höjd fordonsskatt och höjd gräns ger sänkt fordonsskatt för alla dieseldrivna lätta fordon som är över gränsen, oberoende av fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. För fler exempel på hur den koldioxidbaserade fordonsskatten förändras till följd av förslagen i promemorian, se Tabell 10.1 längre ner. I tabellen illustreras förändringen i årlig fordonsskatt i kolumn D och beräknas som differensen mellan kolumn C och kolumn A.

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

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

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

Promemorian innehåller också förslag om att höja beloppet för när fordonägare tilläggsdebiteras fordonsskatt (se avsnitt 7) från 200 kronor till 1300 kronor. Detta medför att vissa fordonägare påverkas av skatteförändringarna upp till ett år efter förslagets ikraftträdande.

10.1.2 Förändringar inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt

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

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

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

I promemorian föreslås ett förhöjt koldioxidbelopp på totalt 77 kronor (inklusive 22 kronor genom den ordinarie fordonsskatten) under bilens tre första år för bensin- och dieseldrivna lätta fordon med utsläpp över 95 men under 140 gram koldioxid per kilometer. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon med koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer föreslås ett tillkommande koldioxidbelopp om 23 kronor per gram för de gram som överstiger 140 gram koldioxid per kilometer. Det maximala koldioxidbeloppet utgår därmed till 100 kronor per gram. Bränslefaktorn föreslås även omformuleras och bli en del av ett bränsletillägg som endast påverkar den ordinarie fordonsskatten. Detta skiljer sig i vissa delar från utredningens huvudförslag.

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

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

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

För några ytterligare exempel på hur förslaget om ett förhöjt koldioxidbelopp påverkar den totala fordonsskatten för nyregistrerade lätta fordon med fordonsår 2018 eller senare, se Tabell 10.1 nedan. I tabellen framgår den föreslagna totala fordonsskatten under de tre första åren av kolumn B. Nivån på den förhöjda fordonsskatten framgår i kolumn E och kan ses som skillnaden mellan den föreslagna fordonsskatten för ett av de första tre åren och den föreslagna fordonsskatten för ett av åren därefter.

Tabell 10.1 Exempel på ordinarie fordonsskatt (i tabellen FS) och förhöjd fordonsskatt

kronor per år, före och efter föreslagna förändringar

Fordon	Nuvarande	Efter föreslagna förändringar			
	A	B	C	D=C-A	E=B-C
	Fordons- skatt	Fordons- skatt år 1-3	Fordons- skatt från år 4-	Fordons- skatthöj- ning	Förhöjd fordons- skatt år 1-3
Bensindriven (95 g/km)	360	360	360	0	0
Bensindriven (111 g/km)	360	1 592	712	352	880
Bensindriven (150 g/km)	1 218	4 825	1 570	352	3 255
Bensindriven (200 g/km)	2 318	9 825	2 670	352	7 155
Alternativbränsle driven (95 g/km)	360	360	360	0	0
Alternativbränsle driven (111 g/km)	360	536	536	176	0
Alternativbränsle driven (150 g/km)	789	965	965	176	0
Alternativbränsle driven (200 g/km)	1 339	1 515	1 515	176	0
Dieseldriven (95 g/km)	1 103	1 834	1 834	730	0
Dieseldriven (111 g/km)	1 103	3 272	2 392	1 288	880
Dieseldriven (150 g/km)	3 137	7 007	3 752	615	3 255
Dieseldriven (200 g/km)	5 744	12 651	5 496	-248	7 155

10.1.4 Förändringar av bonus

Promemorian innehåller förslag på en bonus som ska ersätta dagens supermiljöbilspremie. Den föreslagna bonusen innebär ett maximalt bonusbelopp om 45 000 kronor för nollemissionsbilar. Från nollemission föreslås sedan bonusen minska med 625 kronor per ytterligare gram i fordonets koldioxidvärde upp till ett utsläppsvärde på 60 gram koldioxid per kilometer. Här utgår bonus med 7 500 kronor. Detta innebär att fordon med koldioxidutsläpp under 40 gram per kilometer kan få en högre bonus än tidigare. För fordon med koldioxidutsläpp över 40 gram per kilometer men inte högre utsläpp än 50 gram per kilometer sänks i

stället bonusen något. Då gränsen för när bonus ska utbetalas föreslås höjas från 50 till 60 gram koldioxid per kilometer får även fordon i detta intervall enligt förslaget en bonus. Slutligen innebär förslaget att även gasbilar berättigas en bonus med minst 7 500 kronor.

10.2 Offentligfinansiella effekter

Sammantaget bedöms förslagen i promemorian preliminärt öka skatteintäkterna 2018 med 0,90 miljarder kronor (halvårseffekt), 2,67 miljarder kronor 2019 och 3,91 miljarder kronor 2020. Anslagsnivån för bonus bedöms preliminärt kräva ett begränsat anslag andra halvåret 2018 då premien föreslås betalas ut med sex månaders fördröjning. För 2019 bedöms bonusutbetalningarna preliminärt uppgå till 0,93 miljarder kronor. I denna fråga finns det anledning att återkomma i samband med budgetpropositionen för 2018. Bonus-malus-systemet exklusive övriga förändringar av fordonsskatten bedöms totalt ge ett överskott 2018 med 0,41 miljarder kronor och 2019 med 0,22 miljarder kronor. Intäkterna och de prognosticerade kostnaderna för bonus från bonus-malus-systemet redovisas i Tabell 10.2.

Förslaget om ett förhöjt koldioxidbelopp under fordonets tre första år föreslås i promemorian omarbetas för dieselfordon jämfört med utredningens förslag. Förslaget i promemorian innebär generellt en något lägre beskattning av nya dieselfordon under fordonens tre första år men istället en i genomsnitt något högre fordonskatt från år 4 och därefter. Enligt förslaget i promemorian bedöms skatteintäkterna från den förhöjda fordonsskatten 2018 uppgå till 0,41 miljarder kronor för att sedan öka till 1,15 miljarder kronor 2019 och 1,84 miljarder kronor 2020. Den del av intäkterna som härrör från den förhöjda fordonsskatten är lägre i promemorians förslag jämfört med utredningens förslag. Det beror, dels på att nya dieseldrivna fordon föreslås beskattas på ett annorlunda sätt, dels på att de genomsnittliga utsläppen per kilometer för nya fordon bedöms vara lägre år 2018 när systemet föreslås träda i kraft jämfört med utsläppen år 2015 som utredningens bedömning vilar på. De genomsnittliga utsläppen från nya fordon har minskat varje år under de senaste tio åren¹ och på grund av detta antas alltså att de genomsnittliga koldioxidutsläppen per kilometer från nya fordon kommer att vara lägre 2018 än de var 2015. Detta bedöms ge lägre intäkter från den förhöjda fordonsskatten.

En fordonstillverkare som vill ha ut en fordonstyp på marknaden måste med beaktande av olika tekniska krav få ett typgodkännande för fordonstypen. EU:s nuvarande testkörscykel, den så kallade NEDC (New European Driving Cycle) används när bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ska bestämmas för typgodkännandet. Globalt pågår ett arbete med att ta fram en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp. Metoden kallas Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Fordon med typgodkännanden efter den 1 september 2017 och

¹ Trafikverket, PM Vägtrafikens utsläpp 160223

alla nya fordon som registreras efter den 1 september 2018, med undantag för vissa så kallade slutserieundantag, kommer att typgodkännas med den nya körcykeln. Det går inte att med säkerhet fastställa hur de uppmätta utsläppen av koldioxid kommer att påverkas när den nya testkörnykeln införs. Det är dock möjligt, mot bakgrund av att testnykeln införs för att bättre motsvara verkliga körförhållanden, att utsläppsvärdet för koldioxid i genomsnitt kommer att öka. Vid beräkningen av de offentligfinansiella effekterna antas därför för nya fordon att WLTP i genomsnitt leder till tio procents högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med den nuvarande környkeln.

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

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

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

Anslagsnivån för bonus läggs slutligt fast i Budgetpropositionen för 2018 men bedöms preliminärt kräva ett begränsat anslag andra halvåret 2018 då premien föreslås betalas ut med sex månaders fördröjning. För 2019 bedöms bonusutbetalningarna preliminärt uppgå till 0,93 miljarder kronor. Anslaget för supermiljöbilspremien har i budgetpropositionen för 2017 förlängts till 2017 i avvaktan på ett planerat införande av ett s.k. bonus-malus-system. Regeringen avser att återkomma till frågan i budgetpropositionen för 2018.

Tabell 10.2 Intäkter från malus (förhöjd fordonsskatt) samt prognosticerad kostnad för bonus från den 1 juli 2018

miljarder kronor

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

¹ Vid beräkningen av de offentligfinansiella effekterna antas för nya fordon att den nya testcykeln Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) i genomsnitt leder till 10 procent högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med nuvarande körcykel.

² Utgår från Bonus-malus-utredningens prognos över antalet bonusbilar och utifrån beräkningar av regeringskansliet.

Förslagen om höjd fordonsskatt inom den befintliga fordonsskatten bedöms öka skatteintäkterna med sammanlagt 0,49 miljarder kronor 2018. Av dessa skatteintäkter är 0,40 miljarder kronor intäkter från det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet inklusive slopandet av den femåriga fordonskattebefrielsen, 0,01 miljarder kronor på grund av att enhetsskatten för motorcyklar höjs och resterande 0,08 miljarder kronor är intäkter från det viktbaserade fordonsskattesystemet. Bedömningen av den offentligfinansiella effekten tar hänsyn till att eventuella sänkningar över 100 kronor återbetalas. Då promemorian även innehåller förslag om att höja beloppet för när fordonsägaren tilläggsdebiteras från 200 till 1500 kronor kommer intäkterna från det första året bestämmelserna är i kraft vara lägre än för efterföljande år. Förändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018 och uteblivna tilläggsdebiteringar minskar därmed effekterna av fordonsskattehöjningen på skatteintäkterna 2018 och 2019. Detta innebär att fordonsskattehöjningen på lätta fordon och motorcyklar får fullt genomslag först 2020 vilket framgår av Tabell 10.3. Förslaget i promemorian bedöms ge högre intäkter i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt än utredningens förslag. Intäkterna från fordon inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt bedöms dock vara lägre än vad utredningen presenterar. Intäkterna bedöms minska jämfört med utredningens beräkningar trots att promemorian innehåller förslag till höjning av fordonsskatten för lätta dieselfordon inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Minskningen består delvis i en något lägre höjning för bensindrivna fordon som bättre bedöms spegla den genomsnittliga höjningen för bensindrivna fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. De lägre intäkterna beror dock främst på att andra baser för antalet berörda fordon används. Vid nyregistrering har historiskt antalet fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt ökat med åtminstone samma storleksordning (ökande skattebas), som antalet fordon minskar i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. På lång sikt kommer därför enbart intäkter från den koldioxidbaserade fordonsskatten. Då skattebasen inom det viktbaserade systemet för fordonsskatt eroderar på grund av såväl skrotning som att fordon som är trettio år eller äldre blir skattebefriade används här en skattebas framskriven till 2018. Prognosen för 2018

baseras, enligt beräkningskonventionen på den genomsnittliga förändringen under de två senaste åren.

Tabell 10.3 Offentligfinansiella effekter av övriga fordonskatteändringar 1 juli 2018

miljarder kronor

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

10.3 Effekter för företag och den enskilde

Hur fordonsskatten för lätta fordon i och med förslagen förändras beroende på bland annat fordonets ålder och vilket drivmedel som fordonet framförs med finns beskrivet under rubrikerna i avsnitt 10.1. Hur fordonsskatten ändras utgör också den huvudsakliga kostnadsförändringen för företag och den enskilde. Kostnadsökningen som förslagen i promemorian föranleder utgörs huvudsakligen, för både företag och hushåll, av höjd fordonsskatt och förhöjd fordonsskatt under fordonets tre första år i trafik. Kostnadsökningen för fordonsägarna motsvarar ungefär den offentligfinansiella effekten redovisad i Tabell 10.2 respektive Tabell 10.3. Förändringarna av fordonsskatten bedöms till ungefär 85 procent belasta hushållen och till 15 procent företagen. Den förhöjda fordonsskatten under fordonets tre första år i trafik bedöms däremot i högre grad belasta företag än hushåll då de i större utsträckning köper nya fordon. Drygt 60 procent av de ökade kostnaderna bedöms i första ledet falla på företag. Detsamma gäller bonusen där företag bedöms erhålla en större del av de totala utbetalningarna än hushållen. Förslagen i promemorian innebär flera förändringar av intresse för såväl företag som hushåll. Om och hur dessa bäst informeras genom särskilda informationsinsatser bedöms Skatteverket och Transportstyrelsen själva bäst lämpade att avgöra. Med hänsyn till den stora investering en ny bil är såväl för många företag som för den enskilde bedöms att förslaget ska träda i kraft senast den 1 juli 2018 istället för som utredningen föreslår den 1 januari 2018. Genom detta ges försäljare, leverantörer och köpare

av nya lätta fordon lite mer tid att anpassa sig, och förhålla sig, till de föreslagna förändringarna.

År 2015 var ca en miljon personbilar registrerade på juridiska personer. Ägare av nyregistrerade personbilar antas till 60 procent vara juridiska personer. Det finns även ca en halv miljon lätta lastbilar som omfattas av förslagen. Enligt Trafikanalys ägdes ungefär 18 procent av alla lätta lastbilar av fysiska personer, 79 procent användes i firmabilstrafik och 3 procent i användes i yrkesmässig trafik. Nya lätta lastbilar registreras företrädesvis av företag.² Utifrån företagsdatabasen Frida bedöms att knappt 250 000 företag äger minst ett lätt fordon och därmed berörs av förslaget. Här bortses dock ifrån enskilda näringsidkare som äger personbilar. Knappt 90 procent av företagen som äger minst ett fordon har mindre än tio anställda, dock innehar de endast 60 procent av de företagsägda lätta fordonen.

Tabell 10.4 Antal berörda företag¹ och totalt antal fordon uppdelat efter företagens antal anställda

Klicka här för att ange underrubrik.

Antal anställda	Antal företag med minst ett lätt fordon	Totalt antal fordon (1000-tal)
0-10	207 000	326
11-49	25 000	104
50-199	4 000	73
200+	1 000	87
Summa	237 000	590

Källa: Företagsdatabasen Frida och bearbetning finansdepartementet

¹ Bortser från personbilar ägda av enskilda näringsidkare

Ägandet av fordon är utspridda på många branscher, dessutom används över en kvarts miljon fordon som ägs av juridiska personer som förmånsbilar vilket gör det svårt att säga i vilken bransch fordonet faktiskt används. Några näringar som har relativt många företagsägda lätta fordon är dock jord- och skogsbruket, olika byggverksamheter, vård- och omsorg och transportverksamhet där bland annat taxiverksamhet ingår.

Om fordonsskatten för ett fordon ska tas ut med ett högre belopp än tidigare på grund av att bestämmelserna har ändrats och fordonsskatt enligt de äldre bestämmelserna redan har beslutats för tiden efter ikraftträdandet, ska tillkommande skattebelopp betalas för tiden fr.o.m. dagen för ändringen till utgången av skatteåret, eller om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden [5 kap. 13 § vägtrafikskattelagen (2006:227), VSL]. Tillkommande fordonsskatt behöver enligt gällande rätt inte betalas om den understiger 200 kronor (5 kap. 14 § andra stycket). Således skulle många fordonsägare komma att tilläggsdebiteras fordonsskatt. Antalet tilläggsdebiteringar om gränsen skulle gå vid 200 kronor skulle ha

² Trafikanalys, Fordon 2015, Statistik 2016:4

uppgått till totalt ca 1,5 miljoner. Sammantaget skulle det ha rört sig om ungefär 380 000 fordon registrerade på organisationer som skulle ha tilläggdebiterats. Detta hade medfört en ökad administrativ börda vid ett betalningstillfälle för dessa. Om en faktura antas ta fem minuter att behandla skulle detta ha inneburit en administrativ engångskostnad på totalt 8 miljoner kronor. Enligt förslag i avsnitt 7 föreslås dock att gränsen för när tilläggsdebitering ska tas ut höjs från 200 kronor till 1 500 kronor. Detta innebär att inga fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt kommer att tilläggdebiteras. Det bör inte heller ske några tilläggsdebiteringar i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. För vissa dieseldrivna fordon medför förslaget att fordonsskatten sänks. Detta medför återbetalning av fordonsskatt till ungefär 175 000 ägare av dieselfordon.

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

Förutom de potentiellt ökade kostnaderna företagen får av förhöjd fordonsskatt vid nybilsköp, höjd fordonsskatt på fordon som inte omfattas av bonus–malus-systemet och den administrativa kostnad som uppstår vid en eventuell tilläggsdebitering eller vid ett uppdelande av skatteperiod bedöms inga andra kostnader för företag som äger fordon uppstå. 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.

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

av bonus–malus-systemet beskriven i avsnitt 9 beakta och försöka ta reda på hur förändringarna påverkat importen av begagnade lätta fordon.

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

För tillverkare och återförsäljare vars fordon har relativt sett låga koldioxidutsläpp kan förslagen i promemorian leda till att de möter en ökad efterfrågan. Andra tillverkare kan komma att möta en minskad efterfrågan. Antalet nya bilar som säljs kan också komma att påverkas. När ett bonus–malus-system infördes i Frankrike var detta en av effekterna. Enligt förslaget i promemorian föreslås en viss höjning av den maximala bonusen jämfört med dagens supermiljöbilspremie från 40 000 till 45 000 kronor. Detta skiljer sig från utredningens förslag där den maximala bonusnivån var 60 000 kronor. I vilken utsträckning bonus till nya fordon kan leda till en större bilpark är svårt att säga men att den maximala bonusen föreslås höjas i mer begränsad omfattning bör tala mot en sådan effekt. Utvecklingen av bilparkens sammansättning kommer dock att vara en viktig komponent i den utvärdering av systemet som föreslås i ett tidigt skede efter införandet.

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

Som påpekats av flera remissinstanser påverkar förslaget att slopa den femåriga fordonsskattebefrielsen vad som har kommit att definieras som en miljöbil. Definitionen kan inverka på vilka krav som ställs vid offentlig upphandling av transporttjänster och vid inköp av fordon. Miljöbilsdefinitionen kan även påverka vilka fordon som köps in av företag som har en miljöbilspolicy. Det påverkar även som tidigare diskuterats i avsnitt 10.1.1 ekonomin i att välja framförallt lätta dieselfordon med relativt låga koldioxidutsläpp per kilometer.

Effekter på ekonomisk jämställdhet och jämlikhet

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå en höjning av fordonsskatten påverka män mer än kvinnor. En annan aspekt gällande fördelningen mellan män och kvinnor är att ägandet av miljöanpassade fordon skiljer sig åt mellan könen. År 2014 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen, uttryckt som gram per kilometer, för bilar som nyregistrerades av kvinnor ungefär 8 gram lägre än för de bilar som registrerades av män.³ Det innebär alltså att kostnaden för ett bonus–malus-system kan bli lägre för kvinnor, eftersom de väljer mer miljöanpassade fordon än männen. Förslagen i promemorian bedöms sammantaget öka kostnaderna mer för män än för kvinnor vilket är i linje med utredningens förslag. Förslaget bedöms dock endast marginellt bidra till att öka den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

Det finns även skillnader mellan län, till exempel när det gäller koldioxidutsläpp från nya fordon. År 2014 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen för alla nyregistrerade personbilar 132 gram. Länet med den lägsta nivån var Gotland och länen med de högsta nivåerna var Jämtland och Norrbottens län.⁴ Nya fordon registreras också i olika utsträckning i olika delar av landet. I förhållande till befolkningens mängd sker en relativt stor andel av nyregistreringarna främst i Stockholms län men även i Västra Götalands, Hallands och Jönköpings län. Av fordonen som främst kan antas få bonus, dvs. elbilar och laddhybrider registrerades nästan hälften i Stockholms län 2016. Nyregistreringen av gasbilar är något mer utspridd men en stor andel av registreringarna skedde i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. En jämförelse av det totala beståndet lätta fordon i trafik är dock mer relevant för att få en bild av hur förändringar i den vanliga fordonsskatten påverkar. Antalet personbilar i trafik per tusen invånare är högst i Gotlands, Dalarnas, Norrbottens och Jämtlands län och lägst i Stockholm, Uppsala och Västra Götalands län.⁵ I länen finns det ofta både tätorter och mer glesbefolkade områden och sammantaget bedöms förslagen öka kostnaderna relativt sett mer för invånare i mindre tätbefolkade län med stor andel landsbygd. Vad gäller bonusdelen bedöms inte förändringarna gentemot dagens supermiljöbilspremie föranleda några betydande fördelningsmässiga effekter.

Effekterna av de föreslagna förändringarna av fordonsskatten bedöms bli små för den ekonomiska jämlikheten i stort. Hushåll med högre inkomster bedöms påverkas något mer än övriga inkomstgrupper då en större andel av hushållen med högre inkomster äger fordon. Detta medför att den ekonomiska jämlikheten i stort ökar på marginalen. Det nya bonus–malus-systemet där en förhöjd skatt ska gälla under fordonets tre första år och en engångsbonus betalas ut till mer miljöanpassade fordon

³ Index över nya bilar klimatpåverkan 2014 i riket, länen och kommunerna inkl. nyregistrerade kommunägda fordon och dess klimatpåverkan. Trafikverket 2015: 064.

⁴ Index över nya bilar klimatpåverkan 2014 i riket, länen och kommunerna inkl. nyregistrerade kommunägda fordon och dess klimatpåverkan. Trafikverket 2015: 064

⁵ Trafikanalys, Fordon i län och kommuner, Statistik 2016:3

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

10.4 Effekter på miljön

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

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

Nya fordons koldioxidutsläpp per kilometer har sjunkit under flera decennier tack vare att bränsleeffektiviteten ökat kontinuerligt. Sedan år 2000 har medelutsläppen från nya personbilar minskat från 197 gram per kilometer till 127 gram per kilometer 2015. Utvecklingen påskyndas av utsläppskrav på EU-nivå och att el- och laddhybrid-teknologi blir alltmer ekonomiskt konkurrenskraftig. Nyregistreringarna av supermiljöbilar,

d.v.s. bilar som har ett koldioxidutsläpp på högst 50 gram per kilometer ökar kraftigt. Under 2015 betalades supermiljöbilspremier ut till 8 766 bilar, vilket är en ökning med nästan 200 procent jämfört med 2014. Utredningen beräknar att försäljningen av antalet bonusberättigade bilar kommer att öka till ca 68 000 om året 2022.

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

Promemorians förslag avviker från utredningens förslag bl.a. genom att bränslefaktorn omarbetats till ett bränsletillägg. Denna utformning tillsammans med slopandet av den femåriga fordonsskattebefrielsen innebär att samtliga dieselfordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt kommer att ha en koldioxidrelaterad fordonsskatt. Förslaget innebär också en högre årlig fordonsskatt jämfört med utredningens förslag för de flesta dieseldrivna fordonen. Dessutom föreslås i promemorian en ytterligare förhöjd fordonsskatt för bilar med höga koldioxidutsläpp. Med dessa ändringar bedöms att bonus–malus-systemet tydligare styr mot fordon med lägre koldioxidutsläpp jämfört med utredningens förslag. Den generella fordonsskatten föreslås också höjas för fordon som släpper ut mer än 95 gram per kilometer och blir därmed mer beroende av fordonets specifika koldioxidutsläpp. Detta gör att det blir dyrare att äga en bil med höga koldioxidutsläpp. Högre ordinarie fordonsskatt för bilar med höga utsläpp kan också antas öka incitamenten för att skrota äldre bilar med höga utsläpp av koldioxid vilket bidrar till fordonsflottans omställningstakt. Eftersom äldre bilar ofta har högre utsläpp till luft av partiklar och kväveoxider bidrar detta och den ökade andelen fordon med mycket låga utsläpp, främst med eldrift, som systemet styr mot också till bättre luftkvalitet.

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

Förslagen i promemorian bedöms sammantaget stimulera till val av mer miljöanpassade lätta fordon. Detta bedöms leda till lägre totala koldioxidutsläpp från transportsektorn. Det finns dock som diskuterats i avsnitt 9 svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon. Det är därför viktigt att vid den framtida utvärderingen av bonus–malus-systemet beakta och

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

10.5 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget i denna promemoria föranleder något högre kostnader för systemutveckling för Transportstyrelsen i och med att bränslefaktorn omarbetas till ett bränsletillägg. Förslaget till nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon, förändringar av den koldioxidbaserade fordonsskatten för den befintliga fordonsflottan och justeringar av den viktbaserade fordonsskatten innebär samtliga ökade kostnader för Transportstyrelsen. De föreslagna förändringarna av beskattningen av fordon innebär främst justeringar av nuvarande system, skatteförändringarna tillsammans med de föreslagna justeringarna av nivåerna och formerna för bonus är många. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att de tillkommande kostnaderna uppgår till 7 miljoner kronor 2017, 16,4 miljoner kronor 2018, 4,8 miljoner kronor per år 2019–2022, 3,9 miljoner kronor 2023 samt 3 miljoner kronor per år från 2024. Kostnaderna för Transportstyrelsen finansieras genom att medel förs över från utg.omr. 20 Allmän miljö- och naturvård, till utg.omr. 22 Kommunikationer. I dag sker utbetalningen av supermiljöbilspremien genom manuell hantering. De över tid ökade volymerna av bonusberättigade fordon och bonus-malus-systemet som kan öka antalet bonusfordon ytterligare kräver en högre grad av automatisering. Kostnader för systemtekniska åtgärder för att möjliggöra det ingår i beräkningarna såväl direkta kostnader som kostnader för investeringar. Det nya kravet att företag ska lämna en skriftlig försäkran till Transportstyrelsen om att företaget inte har sökt eller fått annat statligt eller kommunalt stöd eller är föremål för betalningskrav bedöms också bidra till något lägre administrativa kostnader per bonusärende för myndigheten jämfört med dagens hantering av supermiljöbilspremien.

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

11 Författningskommentar

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

1 kap.

6 b §

Paragrafen är ny.

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

Andra stycket förtydligar vilket värde för koldioxidutsläpp som ska användas för de så kallade alternativbränslefordonen. Om det för dessa finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller annan gas än gasol, ska den uppgiften användas. Denna hänvisning fanns också tidigare på olika ställen i lagen.

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

För laddhybridfordon kan det finnas antecknat uppgifter om koldioxidutsläpp både vid blandad körning och vid viktad/blandad körning eller också enbart för viktad/blandad körning. Genom bestämmelsen förtydligas att det i båda dessa fall är uppgiften om koldioxidutsläpp vid viktad/blandad körning som ska användas som utsläppsvärde för laddhybriderna.

Tredje stycket behandlas närmare i avsnitt 4.5.

I *fjärde stycket* införs en bestämmelse för att förtydliga att om det för fordon finns flera uppgifter om blandad körning eller viktad/blandad körning i vägtrafikregistret ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Fjärde stycket behandlas närmare i avsnitt 4.6.

2 kap.

6 §

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 5.1.

7 §

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 4.2.

9 §

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

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 4.1.

9 a §

Paragrafen är ny.

I paragraf 9 a § införs en förhöjd årlig fordonsskatt (malus) för nya personbilar (klass I och II), lätta bussar och lätta lastbilar, vilket innebär en skärpning av koldioxidifferentieringen.

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

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

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 3.3.

10 §

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 4.2.

5 kap.

14 §

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 7.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

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

Tredje punkten innehåller en övergångsregel som innebär att den femåriga fordonsskattebefrielsen även fortsättningsvis gäller för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före lagens ikraftträdande.

Fjärde punkten innehåller en övergångsregel som innebär att den nuvarande beloppsgränsen om 200 kronor fortfarande gäller för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Bilagan

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

Förslaget behandlas närmare i avsnitt 6.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

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

Förteckning över remissinstanserna vid tidigare remittering

Kammarrätten i Göteborg, Skatteverket, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Transportstyrelsen, Trafikanalys, Regelrådet, Sveriges kommuner och landsting (SKL), BIL Sweden, Energigas Sverige, Föreningen Elbil Sverige, Föreningen Gröna Bilister, Miljöbilar Stockholm (Miljöförvaltningen i Stockholms Stad), Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenska Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv och Sveriges MotorCyklister.

Förvaltningsrätten i Karlstad, Domstolsverket, Konsumentverket, Landsorganisationen i Sverige (LO), Ledarna, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO) har avstått från att lämna yttrande.

Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Transportföretagen, Vätgas Sverige har beretts tillfälle att yttra sig, men har inte avhörtts.