

Skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper

Innehållsförteckning

- 1 Sammanfattning..... 3
- 2 Författningstext..... 4
 - 2.1 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)..... 4
 - 2.2 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)..... 6
- 3 Bakgrund 8
- 4 Befrielse från fordonsskatt..... 8
 - 4.1 Miljöklass..... 9
 - 4.2 Utsläpp av koldioxid och drivmedelsförbrukning..... 9
 - 4.3 Särskilt om fordonsskatten 10
 - 4.4 Tillämpning och ikraftträdande..... 11
- 5 Offentligfinansiella och andra effekter 11
 - 5.1 Offentligfinansiella effekter 11
 - 5.2 Effekter på miljön 13
 - 5.3 Övriga effekter 13

1 Sammanfattning

För att även fortsättningsvis stimulera till inköp av personbilar med bättre miljöegenskaper efter det att miljöbilspremien upphör den 1 juli 2009, föreslås att nya personbilar med dessa egenskaper befrias från fordonsskatt under fem år från det att bilen togs i bruk för första gången. Samma krav som ställs på en bil för att ägaren ska vara berättigad till miljöbilspremie föreslås gälla även för att en bil ska befrias från fordonsskatt. Från den 1 januari 2011 måste dock bilen uppfylla strängare avgaskrav för att omfattas av skattebefrielsen. Kraven i övrigt för att omfattas av skattebefrielsen ska efterhand skärpas så att andelen av de sålda bilarna som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras försäljningen av de miljömässigt bästa bilarna. Skärpta krav bör endast gälla för bilar som tas i bruk efter det att kraven har ändrats.

Skattebefrielsen föreslås omfatta alla personbilar som uppfyller kraven oavsett ägare. För nybilsköpare förväntas fordonsskattebefrielsen fungera som en kombination av information och ekonomiskt incitament. Fordonsskattebefrielsen skiljer sig beloppsmässigt åt mellan olika bilar, men uppgår i genomsnitt till knappt 1 200 kronor per bil och år.

Skattebefrielsen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010, men bör gälla retroaktivt och tillämpas för bilar som tas i bruk från och med den 1 juli 2009.

2 Författningstext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227) att det i lagen ska införas en ny paragraf, 11 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 a §

För en personbil tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången, om bilen uppfyller kraven i Miljöklass 2005 eller Miljöklass El enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid och 5 milligram partiklar per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller

gasol,

4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med styrd tändning och med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller

5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer körning, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas enligt någon av de punkterna.

Kraven i första stycket 3 eller 4 är uppfyllda även om personbilen inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att bilen uppfyller de krav som gäller för indelning i Miljöklass 2005.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010. Bestämmelsen ska dock tillämpas för tid från och med den 1 juli 2009.

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

Härigenom föreskrivs att 11 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

11 a §

För en personbil tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången, om bilen uppfyller kraven i *Miljöklass 2005* eller *Miljöklass El bilaga 1* till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

För en personbil tas fordonsskatt inte ut under de fem första åren från det fordonet blir skattepliktigt första gången, om bilen uppfyller kraven i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon¹*, eller *Miljöklass El* enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensin eller för drift med bensin i kombination med elektricitet från batterier,

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid och 5 milligram partiklar per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensin per 100 kilometer blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med teknik för drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol,

4. enligt uppgift i vägtrafikregistret har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med styrd tändning och med teknik för

2. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 120 gram koldioxid vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med dieselolja eller för drift med dieselolja i kombination med elektricitet från batterier,

¹ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1 (Celex 32007R0715).

drift, helt eller delvis, med annat bränsle än bensin eller gasol, eller

5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer körning, om bilen är indelad i Miljöklass El.

En automatväxlad personbil uppfyller kraven i första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som omfattas enligt någon av de punkterna.

Kraven i första stycket 3 eller 4 är uppfyllda även om personbilen inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att bilen uppfyller de krav som gäller för *indelning i Miljöklass 2005*.

Kraven i första stycket 3 eller 4 är uppfyllda även om personbilen inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att bilen uppfyller *kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011. Den äldre bestämmelsen gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

3 Bakgrund

Sedan den 1 augusti 2007 ges ett ekonomiskt incitament i form av ett penningbidrag vid köp av sådana personbilar som orsakar mindre skada för miljön, s.k. miljöbilar. Denna miljöbilspremie upphör den 1 juli 2009. Regeringen har i proposition 2008/09:162, En sammanhållen klimat- och energipolitik - Klimat, framhållit att det är angeläget att även framöver stimulera introduktionen av personbilar med låga utsläpp av koldioxid och stödja utvecklingen av mer miljöanpassad fordonsteknik. I propositionen bedöms därför att nya miljöbilar bör undantas från fordonsskatt under fem år. En sådan skattebefrielse ersätter delvis miljöbilspremien genom att en befrielse stimulerar till köp av bilar med bättre miljöegenskaper.

4 Befrielse från fordonsskatt

Förslag: Personbilar som tas i bruk för första gången från och med den 1 juli 2009 befrias från fordonsskatt om de uppfyller vissa utsläppskrav vad gäller föroreningar och har en begränsad förbrukning av drivmedel eller elektrisk energi. Även bilar med etanol- eller gasdrift som saknar typgodkännande för driften omfattas av skattebefrielsen under vissa förutsättningar. Skattebefrielsen omfattar alla personbilar som uppfyller kraven oavsett ägare.

De avgaskrav som måste uppfyllas för att omfattas av skattebefrielsen skärps den 1 januari 2011. Kraven i övrigt för att omfattas av skattebefrielsen ska successivt skärpas så att andelen av de sålda bilarna som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras försäljningen av de miljömässigt bästa bilarna.

Skattebefrielsen ges under en tidsperiod om fem år från det att bilen tagits i bruk.

Skattebefrielsen träder i kraft den 1 januari 2010 och ändringen avseende avgaskraven den 1 januari 2011.

I regeringens i proposition 2008/09:162 föreslås att den avgränsning som idag används i förordningen (2007:380) om miljöbilspremie för att bestämma vilka bilar som är berättigade till en särskild premie för att de är mindre skadliga för miljön, åtminstone inledningsvis, även bör tillämpas för de bilar som ska vara berättigade till befrielse från fordonsskatt. Denna definition på miljöbil bygger på att bilarna har utsläpp av föroreningar som understiger en viss nivå eller har en begränsad drivmedels- eller elförbrukning.

4.1 Miljöklass

Med utgångspunkt i miljöbilspremien bör de personbilar som ska omfattas av en skattebefrielse uppfylla kraven i Miljöklass 2005 eller Miljöklass El. Därmed garanteras att de bilar som är aktuella för en skattebefrielse uppfyller vissa krav vad gäller utsläpp av partiklar, kolmonoxid, kväveoxid m.m.. Genom att hänvisa till att kraven i de aktuella miljöklasserna måste vara uppfyllda omfattas exempelvis även en personbil som uppfyller högre ställda krav, men som inte är indelad i en miljöklass.

EG:s nya avgaskrav avseende utsläpp från personbilar omfattar alla nya bilar från och med den 1 januari 2011. Från detta datum bör därför bilarna uppfylla dessa strängare avgaskrav för att omfattas av skattebefrielsen.

Liksom för miljöbilspremien bör det för dieslbilar därutöver krävas att dessa inte får ha högre utsläpp av partiklar än 5 milligram per kilometer. Någon sådan begränsning behövs dock inte när dieslbilarna måste uppfylla de nya avgaskraven, eftersom en diesebil inte får släppa ut mer än 5 milligram partiklar per kilometer enligt dessa avgaskrav.

För elbilar som omfattas av Miljöklass El föreslås att energiförbrukningen per 100 kilometer inte får överstiga 37 kilowattimmar. Skälet till denna bestämmelse är att det inte finns någon begränsning i Miljöklass El vad gäller energiförbrukning. Det är inget självändamål att skattebefria elbilar utan det bör även ställas krav på energieffektivitet. Bestämmelsen är i överensstämmelse med vad som gäller för miljöbilspremien.

4.2 Utsläpp av koldioxid och drivmedelsförbrukning

En skattebefrielse bör på samma sätt som miljöbilspremien endast omfatta bensin- och dieslbilar som släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer. Dessa utsläppsvärden bör, i linje med miljöbilspremien, gälla även för elhybridbilar som kan drivas med dieselolja eller bensin. En hybridbil förbrukar förvisso mindre mängd bränsle än motsvarande bil med endast förbränningsmotor. Det finns dock hybridbilar, som trots att de även kan drivas med elektrisk energi, har en förhållandevis hög bränsleförbrukning och därmed höga utsläpp av koldioxid.

För bilar som kan skifta mellan bensindrift och gas- eller etanoldrift finns en särskild bestämmelse innebärande att dessa bilar är berättigade till miljöbilspremie vid en högre bränsleförbrukning än vad som motsvarar koldioxidutsläpp som är högst 120 gram per kilometer. Avsikten med bestämmelsen är att gynna bilar som kan drivas på drivmedel som inte är fossilt baserade. Drivmedelsförbrukningen får dock inte överstiga 0,92 liter bensin per mil. Denna bestämmelse föreslås gälla även vid skattebefrielse från fordonsskatt.

Den särskilda regel för bilar som kan drivas med gas föreslås också ingå i fordonsskattebefrielsen så att även de gasbilar som saknar uppgift om bensinförbrukning ska kunna omfattas av skattebefrielsen. För dessa bilar får, liksom vid miljöbilspremien, drivmedelsförbrukningen inte överstiga 0,97 kubikmeter gas per mil. Denna bestämmelse gäller endast

för bilar som har motor med styrd tändning. Bestämmelsen omfattar således inte motorer med kompressionständning. Diesalbilar kan därmed inte skattebefrias på denna grund.

I likhet med miljöbilspremien bör avsaknad av ett typgodkännande inte hindra att bilar med etanol- eller gasdrift omfattas av skattebefrielsen. Frånvaron av ett regelverk för typgodkännande innebär inte att dessa fordon skulle sakna de egenskaper som motiverar befrielse från fordonsskatten. Dessa miljöbilar bör inte diskvalificeras från ett sådant incitament med stöd av formella skäl. Därför föreslås att personbilar som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol, men inte är typgodkända för sådana drift, ska skattebefrias om de i övrigt uppfyller kraven för skattebefrielse. Det förutsätts dock att bilens tillverkare eller generalagent kan visa att bilen uppfyller de krav som gäller för Miljöklass 2005, och från och med den 1 januari 2011, EG:s nya avgaskrav för personbilar. De bilar som främst kan bli aktuella för skattebefrielse med stöd av denna bestämmelse är etanolbilar som saknar typgodkännande.

Möjligheten till skattebefrielse och därmed gynnande av mer energieffektiva bilar, bör även omfatta automatväxlade bilar som kan drivas med etanol eller gas. Skattebefrielse bör därför också ges till en automatväxlad personbil som kan använda etanol eller annan gas än gasol och som förutom vad gäller transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen, är likvärdig med en manuellt växlad bil som uppfyller kraven för skattebefrielse. Skälet till denna bestämmelse är att det ska vara möjligt att välja en miljöbil även vid denna typ av transmission, trots att dessa bilar generellt sett har en högre drivmedelsförbrukning. Även detta är i överensstämmelse med vad som gäller för miljöbilspremien.

4.3 Särskilt om fordonsskatten

För nya personbilar tas en koldioxidbaserad fordonsskatt ut. I den koldioxidbaserade fordonsskatten ingår en bränslefaktor som höjer skatten för diesalbilar. Faktorn har till syfte att ta hänsyn till att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin. Faktorn höjer fordonsskatten för diesalbilar så att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för en specifik bil oavsett om den drivs med en dieselmotor eller bensinmotor. Vid en skattebefrielse blir det således inte möjligt att genom bränslefaktorn kompensera för att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin. Det är emellertid angeläget att de bilar som har låga utsläpp, eller möjlighet till låga utsläpp, eller använder teknik som anses vara en fördel ur ett miljöperspektiv, pekas ut på ett sätt som gör att dessa bilar uppmärksammas. Bilköparen bör därför ges en tydlig signal om vilka bilar som är mindre skadliga för miljön. Något särskilt påslag för diesalbilar föreslås därför inte.

Eftersom det är fråga om en befrielse från ett skatteuttag som bl.a. tas ut efter storleken på koldioxidutsläpp och vilken typ av drivmedel som används, kommer den lättnad som skattebefrielsen ger att variera för de bilar som omfattas. En skattebefrielse som inte begränsas till ett belopp

innebär att lättningen blir större ju högre fordonsskatt som skulle ha påförts utan befrielsen. Någon mer påtaglig skillnad i skattelättnaden uppkommer dock inte. Även här gör sig behovet av att ge bilköparna en tydlig signal om vilka bilar som premieras gällande. Det får anses mer angeläget att skattebefria de miljömässigt bästa bilarna än att rangordna miljöbilarna inbördes utifrån miljöegenskaper.

4.4 Tillämpning och ikraftträdande

Endast fysiska personer är berättigade till miljöbilspremiern. Det finns emellertid i fordonsskattesammanhang inte skäl att göra skillnad mellan om bilen ägs av en privatperson eller ett företag. En skattebefrielse föreslås därför omfatta samtliga personbilar som uppfyller kraven för att befrias från fordonsskatt, oavsett vem som är ägare.

Skattebefrielsen föreslås, i enlighet med regeringens proposition 2008/09:162, ges under en tidsperiod om fem år. Skattebefrielsen upphör således fem år från det att bilen togs i bruk för första gången. Det är alltså inte fråga om att den angivna tidsperioden kan förlängas genom att bilen ställs av respektive på. Skattebefrielsen utgår löpande och inte per kalenderår. En bil som tas i bruk exempelvis den 15 juni 2010 blir skattebefriad till och med 14 juni 2015.

Avsikten med befrielsen från fordonsskatt bör vara att de bilar som har de bästa miljöegenskaperna ska premieras. De krav som ställs på förbrukning av drivmedel eller elektrisk energi för att en personbil ska bli befriad från fordonsskatt, bör därför successivt skärpas. Utgångspunkten för denna justering bör vara att miljöbilarnas andel av nybilsförsäljningen ska vara ungefär konstant och att skattebefrielsen därmed ska främja miljömässigt bättre bilar.

När kraven för att omfattas av skattebefrielsen höjs, bör detta inte påverka de bilar som tidigare blivit skattebefriade. Skärpta krav bör endast gälla för bilar som tas i bruk efter det att kraven ändrats. Om en bil vid tidpunkten för ibruttagandet uppfyllde kraven, bör således befrielsen gälla till dess att femårsperioden löpt ut.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010, men gälla retroaktivt så att den tillämpas för miljöbilar som tas i bruk från och med den 1 juli 2009. Därmed skapas kontinuitet i förhållande till miljöbilspremiern när denna upphör den 1 juli 2009. Ändringen avseende skärpta avgaskrav föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

5 Offentligfinansiella och andra effekter

5.1 Offentligfinansiella effekter

Eftersom förslaget endast gäller fordon som tas i bruk från och med den 1 juli 2009 berörs endast de som köper nya bilar av en skattebefrielse. Övriga bilägare påverkas således inte av förslaget.

Skattebortfallet vid en skattebefrielse för bilar med bättre miljöegenskaper beror på hur många nya fordon som säljs, hur många bilar som uppfyller de ställda kraven och i vilken utsträckning befrielsen kommer att begränsas efterhand. När miljöbilspremiern infördes var andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen knappt 15 procent. I dag uppgår andelen till drygt 30 procent av nybilsförsäljningen. Totalt registrerades 84 575 personbilar under år 2008 som berättigade till miljöbilspremie. Under perioden januari till maj 2009 har 29 642 personbilar registrerats som är berättigade till miljöbilspremiern. Det är dock svårt att uppskatta utvecklingen av andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen. Det allmänt försämrade ekonomiska läget leder till minskade inköp av nya bilar. Det kan å andra sidan också öka andelen miljöbilar, eftersom dessa i de flesta fall torde ha lägre driftskostnader. Därtill kommer att allt fler bilmodeller med låg drivmedelsförbrukning introduceras samt att även bilar som ägs av juridiska personer omfattas av lättningen. Totalt från den 1 juli 2009 torde emellertid antalet bilar som uppfyller kraven för att omfattas av skattebefrielsen ligga i spannet 30 000 – 50 000 bilar per år.

Utifrån antalet bilar som omfattas av skattebefrielsen under senare hälften av år 2009 beräknas intäkterna från fordonsskatten minska med cirka 35 miljoner kronor för det halvåret. En fortsatt intäktsförsvagning kan väntas under efterföljande år, i takt med att fler fordon kommer att omfattas av fordonsskattebefrielsen. För år 2010 kan skattebortfallet beräknas till runt 90 miljoner kronor. Med de föreslagna reglerna beräknas skattebortfallet att på längre sikt uppgå till cirka 350 miljoner kronor per år. Detta förutsätter att kraven successivt skärps så att andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen blir ungefär konstant.

Befrielsen motsvarar för en genomsnittlig personbil enligt nuvarande fordonsskatteuttag en lättning om cirka 1 200 kronor per år, vilket innebär en total skattelättnad om 6 000 kronor under de fem år befrielsen ges. I tabellen nedan redovisas den årliga fordonsskattebefrielsen för vissa miljöbilar dels vid gällande regler för fordonsskatt, dels vid de nya regler som aviserats i regeringens proposition 2008/09:162 och som föreslagits träda i kraft i januari 2011.

Tabell 1. Årlig fordonsskattebefrielse för några miljöbilar, vid gällande och nya regler för fordonsskatt, kronor per år

	Fordonsskattebefrielse, gällande regler	Fordonsskattebefrielse, nya regler 2011
Volvo V70 2,0F (etanol, 206 g/km)	1420 kr $=360 \text{ kr} + (206 - 100) * 10 \text{ kr}$	1220 kr $=360 \text{ kr} + (206 - 120) * 10 \text{ kr}$
Dieseldriven (120 g/km)	2079 kr $=(360 \text{ kr} + (120 - 100) * 15 \text{ kr}) * 3,15$	1168 kr $=(360 \text{ kr} + (120 - 120) * 20 \text{ kr}) * 2,55 + 250$
Bensindriven (120 g/km)	660 kr $=360 \text{ kr} + (120 - 100) * 15 \text{ kr}$	360 kr $=360 \text{ kr} + (120 - 120) * 20 \text{ kr}$

5.2 Effekter på miljön

En befrielse från fordonsskatt förväntas påverka valet vid inköp av nya bilar på så sätt att efterfrågan på personbilar som är mindre skadliga för miljön ökar. Genom att använda koldioxidutsläpp eller bränsleförbrukning som kriterium för att omfattas av skattebefrielsen gynnas bilar med låg klimatpåverkan. Skattebefrielsen kan således fungera som en kombination av information och ekonomiskt incitament till nybilsköpare. En fordonsskattebefrielse bedöms ha åtminstone lika stor effekt på nybilsköpare som den koldioxidbaserade skatten har haft i sin nuvarande utformning.

Förslagets effekter på miljön bedöms huvudsakligen vara långsiktiga eftersom lätnaden endast påverkar nybilsförsäljningen. Fordonsskattebefrielsen kan dock särskilt öka efterfrågan på nya dieseldrivna personbilar och personbilar som kan drivas med etanol eller gas, eftersom dessa fordon generellt sett får en större årlig fordonsskattebefrielse än en motsvarande bensindriven personbil.

5.3 Övriga effekter

Skattelättnaden väntas inte medföra några nämnvärt ökade kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna, Skatteverket eller andra myndigheter. Eventuellt tillkommande kostnader bedöms kunna finansieras inom befintliga anslagsramar. Förslaget kan inte heller väntas medföra något administrativt merarbete för små företag i förhållande till större företag i form av förändrade rutiner, ytterligare uppgiftslämnande eller liknande.