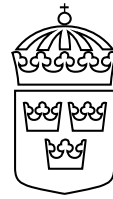


Regeringens proposition

2021/22:91



Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet

Prop.
2021/22:91

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 27 januari 2022

Magdalena Andersson

Mikael Damberg
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen har i budgetpropositionen för 2022 bedömt att miljöstyrningen i det s.k. bonus–malus-systemet bör skärpas. Det föreslås därför att den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer och att gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram, och
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|--|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| 2 | Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) | 4 |
| 3 | Ärendet och dess beredning | 5 |
| 4 | Bakgrund..... | 5 |
| 4.1 | Gällande rätt | 5 |
| 4.2 | Bonus–malus-systemets miljöstyrning och offentligfinansiella utfall | 6 |
| 4.3 | Aviseringar i budgetpropositionen för 2022..... | 8 |
| 5 | Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet | 9 |
| 6 | Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser..... | 13 |
| 7 | Konsekvensanalys..... | 13 |
| 7.1 | Syfte och alternativa lösningar | 14 |
| 7.2 | Offentligfinansiella effekter | 15 |
| 7.3 | Effekter för olika typer av fordon..... | 15 |
| 7.4 | Effekter för företag | 16 |
| 7.5 | Effekter för enskilda..... | 17 |
| 7.6 | Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna..... | 18 |
| 7.7 | Effekter för miljön..... | 19 |
| 7.8 | Förslagets förenlighet med EU-rätten | 19 |
| 7.9 | Övriga effekter av förslaget..... | 20 |
| 8 | Författningskommentar..... | 20 |
| Bilaga 1 | Sammanfattning av promemorian | 22 |
| Bilaga 2 | Promemorians lagförslag..... | 23 |
| Bilaga 3 | Förteckning över remissinstanserna | 24 |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 januari 2022..... | 25 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2021/22:91

Regeringens förslag:

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

9 a §¹

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 april 2021 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

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

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

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

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

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

3 Ärendet och dess beredning

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) bedömde regeringen att miljöstyrningen i det s.k. bonus–malus-systemet bör skärpas.

En promemoria – Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet – med förslag till ändringar i vägtrafikskattelagen (2006:227) har tagits fram inom Finansdepartementet. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2021/03144).

I denna proposition behandlas förslaget i promemorian. De i budgetpropositionen för 2022 aviserade ändringarna av bonus behandlas inte i denna proposition.

Till Finansdepartementet har det inkommit skrivelser som gäller bonus–malus-systemet. Dessa behandlas i avsnitt 5.

Lagrådet

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

4 Bakgrund

4.1 Gällande rätt

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade fordonsskatten omfattas därutöver av det s.k. bonus–malus-systemet, där bonus ges vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd skatt under tre år.

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

Det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet regleras i vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, och omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass EI eller miljöklass Hybrid, samt personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2010 (2 kap. 7 § VSL).

Den 1 juli 2018 trädde bonus–malus-systemet i kraft (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54), där köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Bonus–malus-systemet omfattar nya personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Med nya avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

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

Den 1 april 2021 trädde nya bestämmelser i kraft i syfte att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet (prop. 2020/21:68, bet. 2020/21:SkU16, rskr. 2020/21:206). De innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon är koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp t.o.m. 130 gram, och
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram (2 kap. 9 a § andra stycket VSL).

För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller dock äldre bestämmelser om det förhöjda koldioxidbeloppet.

År 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram, precis som för den övriga fordonsflottan inom den koldioxidbaserade fordonsskatten. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § och 9 a § tredje stycket VSL).

4.2 Bonus–malus-systemets miljöstyrning och offentligfinansiella utfall

Det huvudsakliga syftet med 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.

Sverige har i dag stigande andel elbilar och laddhybrider och förändringen går snabbt. En ökad elektrifiering är en viktig pusselbit för att nå klimatmålet för transportsektorn. Om utbetalningarna för klimatbonusbilar överstiger intäkterna från den förhöjda fordonsskatten innebär det dock att inköp av nya lätta fordon subventioneras totalt sett. En viktig utgångspunkt är därför att bonus–malus-systemet är självfinansierat och inte belastar de offentliga finanserna.

För att ge en bild av bonus–malus-systemets sammantagna påverkan på de offentliga finanserna kan intäkterna från den förhöjda fordonsskatten (malus) för en viss årskull nyregistrerade fordon jämföras med kostnaderna för bonus för samma årskull nyregistrerade fordon. En sådan jämförelse för de fordon som nyregistrerades 2018 (andra halvåret), 2019 respektive 2020 redovisas i Tabell 4.1. Intäkterna avser den totala förhöjda fordonsskatt som tas ut under treårsperioden för respektive årskull nyregistrerade fordon. Förhöjd fordonsskatt beräknas här utifrån det förhöjda koldioxidbeloppet enligt 2 kap. 9 a § VSL i dess lydelse t.o.m. den 31 mars 2021. Från detta belopp subtraheras det ordinarie koldioxidbeloppet enligt 2 kap. 9 § första stycket VSL. Beräknade intäkter och kostnader kan skilja sig åt något från de faktiska, t.ex. på grund av att fordon kan ha avregistrerats innan treårsperioden löpt ut, varit avställda periodvis eller avregistrerats innan bonus utbetalats.

Tabell 4.1 Beräknade intäkter från malus och kostnader för bonus

Per årskull nyregistrerade fordon 2018–2020, miljarder kronor

| | Årskull | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------------------|-------------|-------------|--------------|
| | (andra halvåret) | | | |
| Sammanlagda malusintäkter för årskullen | | 0,91 | 2,96 | 2,84 |
| Kostnader för bonus för årskullen | | 0,65 | 1,66 | 3,73 |
| Systemets överskott per årskull | | 0,26 | 1,30 | -0,89 |

Anm. Beräkningar baserade på uppgifter om nyregistrerade fordon från Trafikanalys.

För de fordon som nyregistrerades 2018 respektive 2019 överstiger de beräknade malusintäkterna (under tre år) de beräknade kostnaderna för bonus, med 0,26 miljarder kronor respektive 1,30 miljarder kronor. För de fordon som nyregistrerades 2020 täcker de beräknade malusintäkterna inte de beräknade kostnaderna för bonus fullt ut, vilket leder till ett beräknat underskott på 0,89 miljarder kronor.

För att upprätthålla miljöstyrningen och för att intäkterna från malus även fortsättningsvis ska täcka kostnaderna för bonus kommer systemet återkommande att behöva anpassas vartefter teknikutvecklingen fortskrider. Att intäkterna från malus ska täcka kostnaderna för bonus är även viktigt med hänsyn till svårigheterna att prognostisera miljöbilsförsäljningen. Bonus–malus-systemet kommer löpande att analyseras och systemet vid behov justeras för att över tid behålla en ändamålsenlig miljöstyrning. I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.26) angav

4.3 Aviseringar i budgetpropositionen för 2022

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) bedömde regeringen att miljöstyrningen i bonus–malus-systemet bör skärpas.

Till följd av utvecklingen på nybilsmarknaden och för att stärka miljöstyrningen och den långsiktiga finansieringen av systemet föreslås skärpningar när det gäller den förhöjda fordonsskatten för nya lätta bensin- och dieselfordon. För att följa utvecklingen när det gäller efterfrågan på klimatbonusbilar, begränsa kostnadsökningen för klimatbonusen och stärka miljöstyrningen har även ändringar i bonus under 2022 och 2023 aviserats. De aviserade ändringarna av bonus behandlas inte i denna proposition utan hanteras i annat sammanhang.

Regeringen bedömde vid införandet av bonus–malus-systemet att systemet behövde utvärderas i ett tidigt skede i syfte att följa upp både systemets offentligfinansiella effekter och miljöstyrning. Sedan dess har bonus–malus-systemet varit på plats några år och övergången från den gamla mätmetoden NEDC till den nya mätmetoden WLTP i beskattningen av nya fordon har genomförts. Systemets funktion har också följts upp och utvärderats i bl.a. Konjunkturinstitutets specialstudie (KI 2019:22) som svarar väl mot den ursprungliga intentionen att utvärdera systemet i ett tidigt skede. Miljöstyrningen i systemet har därefter förstärkts och förenklats från den 1 april 2021. De förändringar som aviserats i budgetpropositionen för 2022 bedöms stärka både miljöstyrningen och den långsiktiga finansieringen av systemet.

Bonus–malus-systemet kommer även fortsatt löpande analyseras och vid behov justeras, bl.a. för att upprätthålla en effektiv miljöstyrning. I budgetpropositionen för 2022 aviserade regeringen att en kontrollstation för bonus–malus-systemet bör genomföras under våren 2023, vilket innebär att balansen mellan intäkter från malus och utgifter för bonus åter ses över. Om översynen visar att en obalans föreligger inleds arbete för att justera systemet.

Den förhöjda fordonsskatten för bilar med högre utsläpp av koldioxid riskerar att leda till oönskade effekter för personer som inte har möjlighet att välja ett fordon med lägre utsläpp, till följd av en funktionsnedsättning som kräver en större bil. Regeringen angav därför i budgetpropositionen för 2022 (utg.omr. 9 avsnitt 7.5) att den avser att undersöka hur en kompensation inom bilstödet kan utformas, för den fördyring som den förhöjda fordonsskatten kan innebära för bilstödmottagare.

5 Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet

Prop. 2021/22:91

Regeringens förslag: Den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram, och
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Astma- och Allergiförbundet, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Energigas Sverige, Energimyndigheten, Gröna Bilister, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget. *Skatteverket* har inga invändningar mot att förslaget genomförs. *Konsumentverket* har inga synpunkter. *Sveriges Kommuner och Regioner* och *Landsorganisationen i Sverige (LO)* avstår från att yttra sig.

Företagarna, Skattebetalarnas Förening, Småföretagarnas Riksförbund, Svenska Bioenergiföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen avstyrker förslaget, i huvudsak med hänvisning till bonus–malus-systemets utformning i stort och systemets konsekvenser för ägare av vissa typer av fordon.

Kia Sweden AB anser att ytterligare skärpningar är nödvändiga. *Naturvårdsverket* anser att bilar med högst bränsleförbrukning bör belastas med avsevärt högre malus. *BIL Sweden, Energigas Sverige* och *Kia Sweden AB* förespråkar en längre malusperiod än dagens tre år. Såväl *Naturvårdsverket* som *Svenskt Näringsliv* pekar på vikten av att utvärdera systemet. Flera remissinstanser, däribland *2030-sekretariatet, BIL Sweden, Husvagnsbranschens Riksförbund, SCR Svensk Camping* och *Sveriges Åkeriföretag* efterfrågar särlösningar för olika typer av fordon, t.ex. lätta lastbilar. *Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet (DHR)* och *Personskadeförbundet RTP* anser att fordon för vilka bilstöd eller parkeringstillstånd för rörelsehindrade beviljats inte bör omfattas av det förhöjda koldioxidbeloppet. En del remissinstanser, däribland *BIL Sweden, Drivkraft Sverige, Företagarna* och *Sveriges Åkeriföretag*, efterfrågar andra justeringar av bonus–malus-systemet, som att det bör göras mer teknikneutralt, att ett livscykelperspektiv bör anläggas och att hänsyn bör tas till vilka drivmedel som faktiskt används.

Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Företagarna, Konjunkturinstitutet, Skattebetalarnas Förening, Svenska Bioenergiföreningen, Svenskt Näringsliv, Transportföretagen och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ifrågasätter om bonus–malus-systemet är ett effektivt sätt att uppnå syftena med systemet.

Några av dessa remissinstanser anser att systemet bör reformeras eller avvecklas helt eller delvis.

Flera remissinstanser, däribland *Motorbranschens Riksförbund*, *Sveriges Bildelsgrossisters Förening*, *Sveriges Fordonsverkstäders Förening* och *Taxi Stockholm AB* lämnar synpunkter på utformningen av bonus och synpunkter som rör andra åtgärder och styrmedel på fordonsområdet än bonus–malus-systemet. Ett antal remissinstanser, däribland *BIL Sweden*, *Regelrådet* och *Svenskt Näringsliv*, lämnar synpunkter på promemorians konsekvensanalys. *Kommerskollegium* bedömer att förslaget ska anmälas enligt direktiv (EU) 2015/1535, men att förslaget inte behöver anmälas enligt direktiv 2006/123/EG.

Skälen för regeringens förslag: För att nå målen att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 och att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, behöver omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta påskyndas. Reduktionsplikten och koldioxidskatten är centrala styrmedel för att nå dessa mål. Bonus–malus-systemet är ett komplement till dessa och syftar till att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen.

En grundläggande princip i bonus–malus-systemet är att intäkterna ska täcka kostnaderna. Att systemet är självfinansierat och därigenom inte belastar de offentliga finanserna är en viktig utgångspunkt. Ett underskott i systemet innebär en nettosubventionering av nybilsköp. Andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen ökar just nu snabbt, vilket är positivt för omställningen av fordonsflottan men också en indikation på att den tekniska utvecklingen går framåt och att laddbara fordon blir mer konkurrenskraftiga. Av dessa skäl behöver bonus–malus-systemet kontinuerligt anpassas i takt med den tekniska utvecklingen.

Till följd av utvecklingen på nybilsmarknaden och för att stärka miljöstyrningen föreslås den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänkas från 90 till 75 gram per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut föreslås sänkas från 130 till 125 gram per kilometer. Detta stärker den långsiktiga finansieringen av klimatbonusen och innebär för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången blir summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram upp t.o.m. 125 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram. Regeringen anser att de föreslagna gränserna är väl avvägda för att både bidra till en skärpt miljöstyrning och till en långsiktig finansiering av systemet. Det finns därför inte skäl att i nuläget ytterligare sänka den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut, som *Kia Sweden AB* föreslår.

Ändringarna föreslås gälla för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som blir skattepliktiga för första gången fr.o.m. den dag då ändringen träder i kraft. Från år 4 och därefter gäller även fortsättningsvis att koldioxidbeloppet är 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxid-

belopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För dieselfordon som omfattas av förslaget kommer i enlighet med 2 kap. 7 och 10 §§ vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, bränsletillägg att tillämpas även efter de tre första åren, precis så som gäller för de fordon som i dag omfattas av bonus–malus-systemet.

Som *DHR* och *Personskadeförbundet RTP* påpekar riskerar den förhöjda fordonsskatten för bilar med högre utsläpp av koldioxid att leda till oönskade effekter för personer som inte har möjlighet att välja ett fordon med lägre utsläpp, till följd av en funktionsnedsättning som kräver en större bil. Bilstödet är en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för vuxna och barn med funktionsnedsättning. Regeringen avser att undersöka hur en kompensation inom bilstödet kan utformas, för den fördyring som den förhöjda fordonsskatten kan innebära för bilstödmottagare.

BIL Sweden, *Företagarna*, *Transportföretagen* och *Sveriges Åkeriföretag* anser att lätta lastbilar bör omfattas av särskilda regler eftersom deras villkor inte är jämförbara med personbilar. *2030-sekretariatet* anser av samma skäl att särskilda regler bör gälla för arbets- och nyttofordon. *Husvagnsbranschens Riksförbund*, *SCR Svensk Camping*, *Sveriges Bildelsgrossisters Förening* och *Sveriges Fordonsverkstäders Förening* anser att en särlösning för husbilar bör införas. *BIL Sweden*, *Energigas Sverige* och *Kia Sweden AB* förespråkar en längre malusperiod än dagens tre år. *BIL Sweden* framför i två skrivelser (Fi2019/04345 och Fi2021/01869) bl.a. att den förhöjda fordonsskatten bör fördelas över sju år i stället för dagens tre och att andra regler bör gälla för lätta lastbilar.

Generellt verkande styrmedel, såsom koldioxid- och energiskatterna på drivmedel som sätter ett pris på koldioxidutsläpp respektive energianvändning, utgör viktiga delar i svensk klimatpolitik. Dessa generella ekonomiska styrmedel är teknikneutrala, följer principen om att förorenaren ska betala och bidrar till att klimat- och miljömålen nås på ett kostnadseffektivt sätt. Bonus–malus-systemet är ett komplement som syftar till att påverka nybilsinköpen. Regeringen ser det därför som naturligt att alla nyköpta bilar ska omfattas. Systemet avser ge en tydlig signaleffekt och styra mot val av fordonsteknik som inte bidrar till koldioxidutsläpp eller som ger låga koldioxidutsläpp.

Att det förhöjda koldioxidbeloppet skulle tas ut under tre år grundades vid systemets införande i huvudsak på att styreffekten blir större för en högre fordonsskatt per år under en kortare tidsperiod än samma sammanlagda fordonsskatt utspridd under fler år, att nybilsköpare ofta byter bil efter tre år samt att tjänstebilar och leasingavtal ofta byts ut respektive löper på tre år. Regeringen bedömer att dessa överväganden fortsatt är välgrundade och att det inte finns skäl för att ändra tiden för uttag av det förhöjda koldioxidbeloppet.

Några remissinstanser, däribland *BIL Sweden*, *Drivkraft Sverige*, *Företagarna*, *Sveriges Åkeriföretag* och *VTI* ifrågasätter att bonus–malus-systemet inte anlägger ett livscykelperspektiv eller tar hänsyn till vilka drivmedel som faktiskt används. En annan synpunkt som lämnas är att bonus–malus-systemet, på grund av EU:s regler på området, riskerar att

leda till att en mindre andel fordon med lägre koldioxidutsläpp säljs i andra länder inom EU och att styrmedlet därför bör avskaffas. Drivkraft Sverige framför i en skrivelse (Fi2020/02852) bl.a. att bonus–malus-systemet bör utgå från ett bredare well-to-wheel-perspektiv, alternativt att systemet bör ersättas med ett annat styrmedel utformat på detta sätt och med större fokus på konkurrenskraft. Som anges ovan är det huvudsakliga syftet med bonus–malus-systemet att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Uppgifter om fordonets utsläpp av koldioxid hämtas i vägtrafikregistret och är i grunden en beräkning av fordonets drivmedelsförbrukning. I sin nuvarande utformning styr bonus–malus-systemet därmed mot en fordonsflotta i Sverige med lägre drivmedelsförbrukning, vilket bl.a. minskar transportsektorns oljeberoende och sårbarheten för högre drivmedelspriser. Vilka utsläpp som olika drivmedel ger upphov till i ett livscykelperspektiv påverkas av andra styrmedel, t.ex. reduktionsplikten. En låg drivmedelsförbrukning bidrar till såväl låga utsläpp som lägre körkostnader för svenska fordonsägare. Regeringen anser därför att systemet fyller en viktig funktion och att det förhöjda koldioxidbeloppet för ett fordon även fortsatt bör beräknas utifrån en uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid i vägtrafikregistret.

Flera remissinstanser efterlyser en utvärdering av bonus–malus-systemets effektivitet eller lämnar synpunkter på systemet i andra avseenden än de ändringar av det förhöjda koldioxidbeloppet som föreslås i promemorian. Ett antal remissinstanser har även synpunkter som rör andra åtgärder och styrmedel. Regeringen följer noga utvecklingen vad gäller bonus–malus-systemets miljöstyrning och effekter i övrigt, samt utvecklingen på fordonsområdet i stort. Regeringen bedömer att det för närvarande inte bör göras andra förändringar av bonus–malus-systemet än de som aviserats i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12). Remissinstansernas förslag som rör åtgärder och styrmedel utanför bonus–malus-systemet hanteras i andra sammanhang. När det gäller förslagen i promemorian har en stor andel remissinstanser inte haft några synpunkter eller förhållit sig positiva.

De synpunkter som remissinstanserna lämnat på promemorians konsekvensanalys behandlas i avsnitt 7.

Lagförslag

Förslaget medför en ändring i 2 kap. 9 a § VSL.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Prop. 2021/22:91

Regeringens förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 1 juni 2022.

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

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Skatteverket* betonar vikten av att ikraftträdandetidpunkten anpassas så att nödvändiga systemändringar som följer av förslaget hinner genomföras hos Transportstyrelsen. I annat fall kommer det att få påtagliga konsekvenser för Skatteverket i form av manuell ärendehantering. *Transportföretagen*, *Kia Sweden AB* och *BIL Sweden* förespråkar ett gemensamt datum för ikraftträdande för olika styrmedelsförändringar på fordonsområdet.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen har i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) bedömt att miljöstyrningen i bonus–malus-systemet för lätta fordon bör skärpas från 2022. Det är, som *Skatteverket* påpekar, viktigt att Transportstyrelsen hinner göra nödvändiga systemändringar i tid. Ändringarna bör dock träda i kraft så snart som möjligt, varför regeringen anser att ikraftträdandet inte bör skjutas upp på det sätt som *Transportföretagen*, *Kia Sweden AB* och *BIL Sweden* förespråkar. Med hänsyn till den tid som behövs för systemanpassningar för uttag av fordonsskatt bedöms att ändringarna bör träda i kraft den 1 juni 2022.

För fordon som har blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet ska äldre bestämmelser gälla. Det innebär att för fordon som blivit skattepliktiga för första gången mellan den 1 juli 2018 och den 31 maj 2022 gäller 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) i den lydelse som var i kraft vid den tidpunkt då fordonet blev skattepliktigt för första gången. För dessa fordon ska det förhöjda koldioxidbeloppet således, även efter att de nu föreslagna ändringarna har trätt i kraft, fortsatt bestämmas på samma sätt som i dag.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* finner dock redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch bristfällig. På grund av avsaknad av tillgänglig statistik är det inte möjligt att helt tillmötesgå *Regelrådets* synpunkter i detta avseende men några ytterligare förtydliganden har gjorts nedan.

Flera remissinstanser framför att förändringen av malus bör analyseras i ett sammanhang tillsammans med andra styrmedel såsom förändringar av bonus och ändrad beräkning av nedsättningen av förmånsvärdet eller tillsammans med andra kostnadshöjande förändringar för transporter såsom ökade reduktionspliktsnivåer. Det här lagstiftningsärendet gäller enbart ändringar av den förhöjda fordonsskatten inom bonus–malus-systemet och fokus i konsekvensanalysen ligger därmed på denna förändring, även om en viss diskussion förs kring systemet som helhet.

7.1 Syfte och alternativa lösningar

Miljöstyrningen i bonus–malus-systemet bör enligt aviseringen i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) skärpas. Till följd av utvecklingen på nybilsmarknaden och för att stärka miljöstyrningen föreslås den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänkas från 90 till 75 gram per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut föreslås sänkas från 130 till 125 gram per kilometer. Detta stärker den långsiktiga finansieringen av klimatbonusen och innebär för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången blir summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram upp t.o.m. 125 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Den föreslagna förändringen gäller enbart för lätta fordon som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare. Detta eftersom syftet med förändringen är att förstärka styrningen vid inköpstillfället.

Nyregistreringen av laddbara fordon ökar för närvarande snabbt och den utvecklingen förväntas fortsätta. Behovet av att genom bonus–malus-systemet styra mot ökad andel miljöanpassade fordon och därigenom bidra till att nå klimatmålet för transportsektorn kvarstår, men systemet behöver justeras i takt med utvecklingen av nybilsförsäljningen. Slutligen är det viktigt att bonus–malus-systemet i sin helhet inte innebär en kostnad för skattebetalarna.

I syfte att skärpa miljöstyrningen och den långsiktiga finansieringen i bonus–malus-systemet kan olika förändringar av den förhöjda fordonsskatten övervägas. En alternativ utformning hade varit att låta även befintliga fordon inom bonus–malus-systemet omfattas av skärpningen. Eftersom bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsköpare bedöms dock inte en sådan åtgärd träffsäker i att ytterligare skärpa miljöstyrningen. Flera remissinstanser har lyft ytterligare alternativa utformningar. Några exempel är att förlänga malusperioden, att utforma malus på olika sätt för lätta lastbilar och personbilar, att ta hänsyn till livscykelutsläppen från det drivmedel eller den energibärare som används samt att helt avskaffa systemet. De föreslagna förändringarna i fordonsskattningen bedöms emellertid väl avvägda för att både bidra till

7.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms öka skatteintäkterna med 0,21 miljarder kronor 2022 (delårseffekt på grund av ikraftträdande den 1 juni), 0,55 miljarder kronor 2023 och 0,86 miljarder kronor 2024. Den varaktiga effekten bedöms uppgå till 0,91 miljarder kronor. De aviserade ändringarna i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar beräknas därutöver innebära vissa anslagsbesparingar.

Tabell 7.1 Offentligfinansiella effekter av förslaget

Miljarder kronor

| Effekt från | Brutto- | Nettoeffekt | | | Varaktig effekt |
|-------------|---------|-------------|------|------|--------------------|
| | effekt | 2022 | 2023 | 2024 | |
| 2022-06-01 | 0,24 | 0,21 | 0,55 | 0,86 | 0,91 |

Beräkningen av den offentligfinansiella effekten baseras på prognosticerad nyregistrering för respektive år utifrån Trafikanalys prognos över nybilsförsäljningen för perioden 2021–2024. Vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer. Det antas mellan åren ingen minskning av fordonens genomsnittliga koldioxidvärden utöver den som sker till följd av förändrad andel av olika drivlinor (el, bensin, diesel etc.) i nybilsförsäljningen.

7.3 Effekter för olika typer av fordon

För bensin- och dieselfordon med koldioxidutsläpp över 75 gram per kilometer som blir skattepliktiga för första gången fr.o.m. den 1 juni 2022 leder förslaget till höjd fordonsskatt. Förslaget innebär att skatten höjs mest för fordon med utsläpp på eller över 130 gram per kilometer, 1 730 kronor per år under de första tre åren. För fordon med utsläpp mellan 126 och 129 gram per kilometer blir skattehöjningen mellan 1 630 och 1 705 kronor och för fordon med utsläpp mellan 90 och 125 gram per kilometer blir skattehöjningen 1 605 kronor per år de tre första åren. För fordon med utsläpp mellan 76 och 89 gram per kilometer blir skattehöjningen mellan 107 och 1 498 kronor per år de tre första åren. Skattehöjningen blir densamma för bensin- och dieseldrivna fordon. Fordonsskatten år 4 och därefter påverkas inte av förslaget.

I Tabell 7.2 **Fel! Hittar inte referenskälla.** nedan redovisas den årliga fordonsskatten inklusive malus före och efter förändringen för några olika typfordon. Under 2020 var de genomsnittliga utsläppen från nya personbilar 112 gram per kilometer enligt WLTP-körcykeln (Trafikverket, PM Vägtrafikens utsläpp 2020, 24 februari 2021). Utifrån uppgifter om nyregistrerade lätta fordon 2020 kan de genomsnittliga utsläppen för icke-

laddbara personbilar med enbart bensin- eller dieseldrift beräknas till 152 gram per kilometer. Motsvarande kan för lätta lastbilar beräknas till strax under 200 gram per kilometer och för husbilar till knappt 300 gram per kilometer. Många husbilar är dock avställda under stora delar av året vilket gör att den fordonsskatt som betalas ofta är avsevärt lägre än den årliga skatt som anges i tabellen.

Tabell 7.2 Årlig fordonsskatt i bonus–malus-systemet för bensin- och dieseldrivna fordon med olika koldioxidutsläpp per km

Kronor

| Fordon | Nuvarande regler, år 1–3 | Förslag, år 1–3 | Skattehöjn. per år, år 1–3 | Skatt fr.o.m. år 4 (oförändr.) |
|------------------------|--------------------------|-----------------|----------------------------|--------------------------------|
| Bensindrivet, 90 g/km | 360 | 1 965 | 1 605 | 360 |
| Bensindrivet, 120 g/km | 3 570 | 5 175 | 1 605 | 558 |
| Bensindrivet, 150 g/km | 7 280 | 9 010 | 1 730 | 1 218 |
| Bensindrivet, 200 g/km | 13 880 | 15 610 | 1 730 | 2 318 |
| Bensindrivet, 250 g/km | 20 480 | 22 210 | 1 730 | 3 418 |
| Dieseldrivet, 90 g/km | 1 826 | 3 431 | 1 605 | 1 826 |
| Dieseldrivet, 120 g/km | 5 442 | 7 047 | 1 605 | 2 430 |
| Dieseldrivet, 150 g/km | 9 558 | 11 288 | 1 730 | 3 496 |
| Dieseldrivet, 200 g/km | 16 834 | 18 564 | 1 730 | 5 272 |
| Dieseldrivet, 250 g/km | 24 110 | 25 840 | 1 730 | 7 048 |
| Dieseldrivet, 300 g/km | 31 386 | 33 116 | 1 730 | 8 824 |

7.4 Effekter för företag

Hur de förändrade gränserna i det förhöjda koldioxidbeloppet påverkar fordonsskatten för olika fordonstyper redovisas ovan. Den maximala årliga skattehöjningen blir 1 730 kronor. Vid beräkningen av den offentligfinansiella effekten från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer. Sammantaget för företagen ökar alltså fordonsskatten med ca 0,1 miljarder kronor 2022, med ca 0,4 miljarder kronor 2023 och med ca 0,6 miljarder kronor 2024. Vid beräkningen har inte någon hänsyn tagits till minskad bolagsskatt till följd av att fordonsskatten är avdragsgill.

Eftersom förslaget höjer fordonsskatten med ungefär lika mycket för alla nya bensin- och dieseldrivna lätta fordon påverkas olika branscher i ungefär samma utsträckning som de använder nyare lätta fordon. För lätta lastbilar används en stor andel, närmare en tredjedel, i byggverksamhet men lätta lastbilar är även vanligt förekommande i företag som ägnar sig åt jord- och skogsbruk, bilhandel samt fastighetsservice. I vilka branscher nyregistrerade personbilar används är svårare att veta eftersom en stor andel av de nya personbilarna ägs av leasingföretag eller företag inom bilhandeln och därmed används och bekostas av företag i andra sektorer.

För ett fordon med förhöjd fordonsskatt som ska användas som förmånsbil innebär förändringen att förmånsvärdet för fordonet stiger,

eftersom fordonsskatten är en separat komponent i beräkningen av förmånsvärdet. Detta påverkar socialavgifterna för företag som erbjuder förmånsbilar som omfattas av den förhöjda fordonsskatten. Ett växande utbud av både personbilar och lätta lastbilar som är laddbara och därmed inte alls eller till liten del omfattas av malus gör dock att effekten på socialavgifterna via höjda förmånsvärden kan förväntas minska över tiden.

Fordonsindustrin måste leva upp till EU:s krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar. Bonus–malus-systemet syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp i nybilsförsäljningen. I den mån systemet lyckas med att stimulera till detta kan det nationella bonus–malus-systemet underlätta för enskilda tillverkare att nå EU:s krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp. Sammantaget bedöms dock inte de föreslagna förändringarna vara av sådan karaktär att de påverkar fordonindustrin i någon större utsträckning. Förändringen i den förhöjda fordonsskatten är av begränsad omfattning i förhållande till den totala storleken på fordonsskatt och den investering det innebär att köpa in ett nytt fordon. Förslaget bedöms därför inte medföra några förändrade konkurrensförhållanden för företag verksamma inom landet.

Fordonsskatt betalas i normalfallet för ett skatteår men om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas fordonsskatten upp i tre skatteperioder (2 kap. 5 § vägtrafikskattelagen [2006:227]). Förslaget att höja fordonsskatten under bilens första tre år i trafik innebär att något fler kommer få betala fordonsskatt uppdelat på tre skatteperioder. För företag som väljer att köpa sådana fordon innebär detta ytterligare två betalningstillfällen per år vilket torde öka de administrativa kostnaderna något. Å andra sidan innebär en uppdelad betalning att företagen inte behöver avvara lika mycket av skatten i förskott vilket kan förbättra företagets likviditet något. 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. Det bedöms därför att det vid utformningen av förslaget varken är ändamålsenligt eller nödvändigt att ta särskild hänsyn till små företag. Det bedöms därför heller inte vara nödvändigt med något särskilt anpassat ikraftträdandedatum på grund av förslagets effekter när det gäller företag.

7.5 Effekter för enskilda

En förändrad malus påverkar i första hand de personer som planerar att köpa ett nytt lätt fordon fr.o.m. den 1 juni 2022. I den utsträckning som förändringen leder till att de fordon som köps är mer energieffektiva än vad de annars skulle ha varit påverkas dock på sikt även köparna av begagnade fordon. En mer energieffektiv fordonsflotta minskar sårbarheten för höga drivmedelspriser och kan hålla nere körkostnaderna. Under förutsättning att de energieffektivare bilarna stannar kvar i Sverige kan därför en skärpt malus på lite längre sikt ge lägre körkostnader även för svenska köpare av begagnade bilar.

Utbudet av laddbara personbilar och lätta lastbilar ökar nu snabbt, vilket gör det allt lättare för nybilsköparna att välja ett fordon som det inte tas ut någon förhöjd fordonsskatt för. Även den som behöver ett fordon med stor lastkapacitet, t.ex. i sitt arbete eller på grund av en funktionsnedsättning, kan alltså i ökande utsträckning välja ett fordon utan förhöjd fordonsskatt, även om utbudet av elektrifierade lätta lastbilar och minibussar ännu är mindre än för personbilar. De föreslagna förändringarna bedöms påverka fordon med större lastkapacitet på i stort sett samma sätt som andra fordon.

Effekter för den ekonomiska jämställdheten

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

Effekter för den ekonomiska jämlikheten

Hushåll med relativt höga inkomster svarar för en större del av inköpen av nya bilar. Det bedöms därför att det ökade skatteuttaget främst kommer att beröra hushåll i den övre delen av inkomstfördelningen. Sett till den ekonomiska jämlikheten i stort bedöms dock förslaget få en mycket begränsad effekt. Boende i storstäderna står för en relativt stor andel av köpen av nya fordon men de köper också en stor andel av fordonen med låga utsläpp som inte påverkas av förslaget. När det gäller hur boende i olika regioner påverkas av förslaget om förändrad malus bedöms det sammantaget inte vara några större skillnader. Om förändringen leder till ett framtida större utbud av begagnade bilar med låg drivmedelsförbrukning, och i synnerhet ett större utbud av laddbara bilar, kan hushåll med lägre inkomster på sikt få lägre kostnader.

7.6 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Eftersom förändringarna endast påverkar skattenivåer bedöms de ha marginella konsekvenser för berörda myndigheter. De ändringar som behöver göras för att anpassa Transportstyrelsens it-system till förslaget bedöms innebära initiala men begränsade utvecklingskostnader. Skatteverket behöver uppdatera informationsmaterial. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra ökade

7.7 Effekter för miljön

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

Den ökade elektrifieringen av lätta fordon styrs framför allt av EU:s koldioxidkrav, men svenska styrmedel, inklusive bonus–malus-systemet, bidrar till att Sverige nu har en hög andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen. Hur stort bidraget från just bonus–malus-systemet är på utsläppen av koldioxid i Sverige är dock svårt att kvantifiera. Konjunkturinstitutet och Naturvårdsverket har genom simuleringstudier beräknat det svenska bonus–malus-systemets effekter på de territoriella koldioxidutsläppen 2030 och kommit fram till att systemet har viss effekt på dessa utsläpp (Miljöekonomi och politik 2019, KI 2019:19). Naturvårdsverket beskriver även i sitt underlag till klimatredovisning att den höjning av malus som trädde i kraft den 1 april 2021 bör ha gett vissa utsläppsminskningar (Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen, 2021). Andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen i Sverige är nu högre i Sverige än genomsnittet i EU vilket talar för att bonus–malus-systemet, tillsammans med andra styrmedel, har bidragit till att öka takten i omställningen av fordonsflottan.

De föreslagna förändringarna bedöms innebära en viss förstärkning av bonus–malus-systemets totala verkningsgrad avseende att öka andelen miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen. Sammantaget bedöms förslaget på sikt ge en viss, om än begränsad, ytterligare utsläppsminskning och genom detta bidra till målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

7.8 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Lagförslaget ska, i enlighet med *Kommerskollegiums* bedömning, anmälas till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Enligt det direktivet kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för

Prop. 2021/22:91 granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte. Kommerskollegium bedömer att förslaget inte behöver anmälas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden eftersom direktivet inte omfattar skatteområdet.

7.9 Övriga effekter av förslaget

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

8 Författningskommentar

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

2 kap.

9 a § För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

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

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

Ändringen i *första stycket* innebär att ett nytt koldioxidbelopp ska gälla för fordon som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare. Det koldioxidbeloppet ska gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Därefter baseras fordonsskatten på det koldioxidbelopp som anges i 9 §. Vad som avses med uttrycket ”skattepliktig för första gången” anges i 1 kap. 6 a § vägtrafikskattelagen (2006:227).

Ändringarna i *andra stycket* innebär att det förhöjda koldioxidbeloppet för ett skatteår för de fordon som omfattas av ändringen är summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram upp till och med 125 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Prop. 2021/22:91

Sammanfattning av promemorian

I promemorian Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet föreslås att den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer och att gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram upp till och med 125 gram, och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

9 a §¹

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 april 2021 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

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

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

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

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

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

¹ Senaste lydelse 2021:164.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet kommit in från följande: 2030-sekretariatet, BIL Sweden, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet (DHR), Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Energimyndigheten, Föreningen Gröna Bilister, Företagarna, Husvagnsbranschens Riksförbund, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Motorbranschens Riksförbund, Naturvårdsverket, Regelrådet, SCR Svensk camping, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO), Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning, FUB, Funktionsrätt Sverige, Föreningen Elbil Sverige, Maskinentreprenörerna, Naturskyddsföreningen, Landsorganisationen i Sverige (LO), Riksförbundet M Sverige, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Vätgas Sverige.

Utöver instanserna på remisslistan har yttranden även inkommit från följande: Astma- och Allergiförbundet, Kia Sweden AB, Personskadeförbundet RTP, Skattebetalarnas Förening, Sveriges Bildelsgrossisters Förening, Sveriges Fordonsverkstäders Förening och Taxi Stockholm AB.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 januari 2022

Närvarande: statsminister Andersson, ordförande, och statsråden Johansson, Hallengren, Hultqvist, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Ernkran, Hallberg, Nordmark, Sätherberg, Thorwaldsson, Gustafsdotter, Axelsson Kihlblom, Elger, Karkiainen

Föredragande: statsrådet Damberg

Regeringen beslutar proposition Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet