

Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet

Promemorians huvudsakliga innehåll

Regeringen har i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) 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 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.

Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	4
2	Bakgrund och gällande rätt	5
2.1	Bonus–malus-systemets miljöstyrning och offentligfinansiella utfall	6
2.2	Aviserade ändringar i bonus–malus-systemet, m.m.	7
3	Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet	8
4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	10
5	Konsekvensanalys	10
5.1	Syfte och alternativa lösningar	10
5.2	Offentligfinansiella effekter	11
5.3	Effekter för olika typer av fordon	12
5.4	Effekter för företag	13
5.5	Effekter för enskilda	14
5.6	Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna	15
5.7	Effekter för miljön	15
5.8	Förslagets förenlighet med EU-rätten	16
5.9	Övriga effekter av förslaget	16
6	Författningskommentar	16
6.1	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	16

1 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.

2 Bakgrund och gällande rätt

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade fordonsskatten omfattas därutöver av det s.k. bonus–malus-systemet, där bonus ges 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 bensin. Dieselfordon får därutöver även ett så kallat miljö tillägg, som avser beakta dieselfordonens högre utsläpp av bl.a. kväveoxider och partiklar. Bonus–malus-systemet 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 E1 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 innebar 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 till och med 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).

2.1 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 2.1. Intäkterna avser den totala förhöjda fordonsskatt som tas ut under treårsperioden för respektive årskull nyregistrerade fordon.² 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.

² Förhöjd fordonsskatt beräknas utifrån det förhöjda koldioxidbeloppet på 82 resp. 107 kr/g över gränserna 95 resp. 140 g/km. Dessa belopp och gränser gäller för fordon som blivit skattepliktiga för första gången t.o.m. den 31 mars 2021. Från detta belopp subtraheras det ordinarie koldioxidbeloppet i fordonsskatten på 22 kr/g över 111 g/km.

Tabell 2.1 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

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 regeringen att den avsåg återkomma till detta i budgetpropositionen för 2022.

2.2 Aviserade ändringar i bonus–malus-systemet, m.m.

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 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 promemoria utan kommer att införas i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

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 systemet vid behov justeras, bl.a. för 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 (prop. 2021/22:1 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.

3 Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet

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

Skälen för förslaget: 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 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 gälla för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som för första gången blir skattepliktiga fr.o.m. den dag då ändringen träder i kraft. Från år 4 och därefter gäller fortfarande att koldioxidbeloppet är 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För dieselfordon som omfattas av förslaget kommer i enlighet med 2 kap. 7 och 10 §§ 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.

Lagförslag

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

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 1 juni 2022. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Skälen för förslaget: Som regeringen aviserat i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) bör miljöstyrningen i bonus–malus-systemet för lätta fordon skärpas från 2022. 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 gäller äldre bestämmelser. 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.

5 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.

5.1 Syfte och alternativa lösningar

Miljöstyrningen i bonus–malus-systemet bör enligt avisering 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 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.

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 utvecklingen förväntas fortgå. 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 staten.

I syfte att skärpa miljöstyrningen och den långsiktiga finansieringen i bonus–malus-systemet kan olika förändringar av den förhöjda fordonskatten övervägas. En alternativ utformning hade varit att låta även befintliga fordon inom bonus–malus-systemet omfattas av skärpnigen. Eftersom bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsköpare bedöms dock inte en sådan åtgärd träffsäker i att ytterligare skärpa miljöstyrningen. Ett annat alternativ hade varit att överväga andra justeringar av det förhöjda koldioxidbeloppet.

De föreslagna förändringarna i fordonsbeskattningen bedöms väl avvägd för att både bidra till en skärpt miljöstyrning och till en långsiktig finansiering av systemet. Åtgärden bedöms därmed vara lämplig utifrån det redovisade syftet.

5.2 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 bonusförordningen beräknas därutöver innebära vissa anslagsbesparingar.

Tabell 5.1 Offentligfinansiella effekter av förslaget

Miljarder kronor

Effekt från	Bruttoeffekt		Nettoeffekt		Varaktig effekt
	2022	2023	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.

5.3 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 är 4 och därefter påverkas inte av förslaget.

I Tabell 5.2 nedan illustreras 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 5.2 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

5.4 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.

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 fordonsindustrin 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 två ytterligare 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. Bedömningen är 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 på företag.

5.5 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 utgår 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. De föreslagna förändringarna bedöms påverka fordon med större lastkapacitet på 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 skatteförslaget. 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 förändringen på sikt leda till sänkta kostnader för hushåll med lägre inkomster.

5.6 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 kostnader för andra myndigheter. De begränsade kostnaderna för myndigheter ryms inom befintliga ekonomiska ramar.

5.7 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 simuleringsstudier beräknat det svenska bonus–malus-systemets effekter på de territoriella koldioxidutsläppen 2030 och kommit fram till att systemet har viss effekt på dessa utsläpp (Miljöekonomi och politik 2019, KI 2019:19). 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.

5.8 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Lagförslaget bör anmälas till Europeiska kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Enligt det direktivet kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte. Förslaget bedöms inte behöva anmälas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden eftersom det inte innehåller nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet.

5.9 Övriga effekter av förslaget

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

6 Författningskommentar

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

2 kap.

9 a §

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

Ändringen i *första stycket* innebär att ett nytt koldioxidbelopp ska gälla för fordon som blir skattepliktiga för första gången den 1 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).

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

Övervägandena finns i avsnitt 3.