

6.16 Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

6.16.1 Ärendet och dess beredning

Klimatfrågan är en av regeringens högst prioriterade frågor. Regeringen lämnade den 9 mars 2017 propositionen om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige baserat på den breda politiska överenskommelsen från 2016 i Miljömålsberedningen. Enligt propositionen ska målet vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, förkortat EU ETS), ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det är nu en särskild prioritet att få ned transporternas utsläpp som står för en tredjedel av alla utsläpp i Sverige. Utformningen av fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan utgöra betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. En särskild utredare överlämnade i december 2013 sitt slutbetänkande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). I detta föreslås bland annat att ett bonus–malus-system införs.

Regeringen beslutade den 28 maj 2015 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus (lat. bonus=bra) medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (lat. malus=dålig). Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Utredningen överlämnade sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) till regeringen den 29 april 2016. Betänkandet har remissbehandlats.

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1, Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor, volym 1a, avsnitt 1.1) framgår

att regeringen vill ställa om till en fossilfri fordonsflotta och att regeringen avser att införa ett bonus–malus-system som innebär en väsentlig ambitionshöjning när det gäller den miljöstyrande effekten jämfört med dagens system, senast den 1 juli 2018.

Utredningens förslag omarbetades i vissa delar, bl.a. utifrån remissinstansernas synpunkter, i en promemoria som tagits fram inom Finansdepartementet.

En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 13, avsnitt 1* och promemorians lagförslag finns i *bilaga 13, avsnitt 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 13, avsnitt 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2016/01469/S2).

Till Finansdepartementet har inkommit skrivelser som gäller frågan om miljöbilsdefinition. Stockholms, Göteborgs och Malmö kommuner samt Sveriges Kommuner och Landsting har i en gemensam skrivelse (Fi2008/1333/S2) framfört att en nationell miljöfordonsdefinition avseende lätta fordon bör antas. Synpunkter och förslag gällande miljöbilsdefinition har kommit in från Stockholms kommun, Naturskyddsföreningen och Volvo Cars (Fi2011/5093/S2).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 24 maj 2017 att inhämta lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 13, avsnitt 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 13, avsnitt 5*. Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran.

Regeringen angav i lagrådsremissen att om förslagen i denna kommer att presenteras, och med vilken utformning, blir beroende av överläggningar som förs i arbetet med denna budgetproposition. Regeringen har i dessa ansett det motiverat att i nuläget enbart gå vidare med bonus–malus-systemet och avvakta med höjningar av fordonsskatten för befintlig fordonsflotta. Regeringen kommer återkomma med lagstiftning för att fasa in återstående delar enligt lagrådsremissen.

6.16.2 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.

Miljöstyrningen inom fordonsbeskattningen ligger för närvarande i utformningen av det koldioxidbaserade systemet genom att fordon med högre utsläpp av koldioxid, kväveoxid eller partiklar får betala en högre fordonsskatt och genom att nya bilar med bättre miljöegenskaper befrias från fordonsskatt under de fem första åren. Därutöver kan bilköpare få ett särskilt stöd vid inköp av bilar med relativt låga utsläpp av koldioxid, den s.k. supermiljöbilspremie. Bestämmelserna om supermiljöbilspremie finns i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie.

Det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet regleras i vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, och omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid, samt personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2010 (2 kap. 7 § VSL). Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp och ett koldioxidbelopp. Grundbeloppet är 360 kronor per år (2 kap. 8 § VSL). Koldioxidbeloppet är för ett skatteår 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § första stycket VSL). För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol är koldioxidbeloppet 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § andra stycket VSL). För fordon som kan drivas med dieselolja multipliceras summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut. Bränslefaktorn syftar till att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin och uppgår i nuläget till 2,37 (2 kap. 10 § VSL). Miljötillägget är 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007 och 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter

utgången av år 2007 (2 kap. 10 § VSL). Miljötillägget tas ut för att reflektera de större utsläppen av partiklar och kväveoxider från sådana bilar jämfört med bensindrivna bilar. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar kan under de fem första åren från det att bilen blivit skattepliktig för första gången befrias från fordonsskatt om bilens koldioxidutsläpp, enligt uppgift i vägtrafikregistret, inte överstiger ett beräknat högsta koldioxidutsläpp i förhållande till fordonets tjänstevikt. Bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle eller gasbränsle, förutom gasol, får ha ett högre koldioxidutsläpp i förhållande till bilens tjänstevikt. Elbilars och laddhybridens förbrukning av elektrisk energi får högst vara 37 kWh per 100 kilometer för att omfattas av fordonsskattebefrielsen. Fordonsskattebefrielsen regleras i 2 kap. 11 a § VSL. Fordonsskatten för motorcyklar är 180 kronor för ett skatteår.

Det viktbaserade fordonsskattesystemet regleras i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, förkortad LSBF. Det viktbaserade systemet omfattar personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar som inte omfattas av det koldioxidbaserade systemet (3 § LSBF). Veteranfordon, dvs. sådana fordon som är trettio år eller äldre är undantagna från skatteplikt (4 § LSBF och 2 kap. 2 § VSL). I det viktbaserade systemet tas fordonsskatt ut efter vikt. Fordonsskattens storlek framgår av bilagan till LSBF.

Om fordonsskatten för ett fordon, på grund av ändring i VSL eller i LSBF, ska tas ut med ett annat belopp än tidigare och fordonsskatt har beslutats för tiden efter ikraftträdandet enligt äldre bestämmelser, ska tillkommande skattebelopp betalas för tiden från och med dagen för ändringen till utgången av skatteåret, eller om fordonsskatt har beslutats för en skatteperiod, till utgången av skatteperioden (5 kap. 13 § VSL och 8 § LSBF). Tillkommande fordonsskatt som föranleds av en lagändring behöver inte betalas om den understiger 200 kronor (5 kap. 14 § VSL och 8 § LSBF).

6.16.3 Fordon som ska ingå i det nya bonus–malus-systemet

Regeringens förslag: Det nya bonus–malus-systemet ska omfatta alla nya lätta fordon. Med nya fordon avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. I begreppet lätta fordon inkluderas personbilar klass I och II samt lätta bussar och lätta lastbilar med en totalvikt på maximalt 3 500 kilogram.

Regeringens bedömning: Motorcyklar bör inte inordnas i systemet.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning. I promemorian finns dock ett förslag som innebär att nya fordon är fordon av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare.

Remissinstanserna: *BIL Sweden* och *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* anser att malusen bör omfatta även äldre bilar i fordonsparken, givet att de uppfyller gränsen för malus. Med nuvarande utformning riskerar förslaget att bromsa förnyelsen av fordonsflottan. *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* framför även att lätta lastbilar på sikt bör hanteras i ett separat system. Med nuvarande utformning, där personbilar och lätta lastbilar ingår i samma system, finns det en risk att gods flyttas från få stora fordon till många små, vilket ger ökad trafik och därmed risk för ökade utsläpp och trängsel. *Föreningen Elbil Sverige* anser att en malus endast för nya fordon riskerar att ge en icke önskvärd markant ökning i försäljningen av dessa fordon, då många bilar med stora koldioxidutsläpp kommer att säljas och registreras strax innan införandet av bonus–malus-systemet. *Föreningen Elbil Sverige* föreslår även att mopedbilar ska omfattas av systemet. *Föreningen Gröna Bilister* anser att det är positivt att lätta lastbilar och lätta bussar föreslås ingå i systemet men att även mopedbilar bör omfattas. På sikt bör även tunga fordon och motorcyklar ingå i systemet. Även *2030-sekretariatet* uppger att det är positivt att samma system införs för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. *Volkswagen Group Sverige* stödjer förslaget att även personbilar klass II (husbilar), lätta lastbilar och lätta bussar bör omfattas av

bonus–malus-systemet. Däremot bör införandet för denna grupp fordon ske senare än för personbilar klass I. Skälet är att marknaden ännu inte erbjuder ett brett utbud av alternativa transportfordon, vilket innebär att malus i praktiken blir en fiskal skatt för företagen, som är de huvudsakliga köparna av transportfordon. Företagen kommer via sina transportfordon i praktiken att finansiera bonus för personbilar. Transportbilar byggs för att vara särskilt robusta och klara tung last, vilket innebär att anpassningen till lägre koldioxidvärden tar längre tid. Det finns också en risk att marknaden väljer lätta lastbilar med sämre lastförmåga, eller ombyggda personbilar som inte är anpassade för att bära gods, vilket innebär fler transporter och transporter med fordon som inte är ändamålsenliga. *Husvagnsbranschens Riksförbund* avstyrker förslaget i den del personbilar klass II (husbilar) ska ingå i systemet. Som skäl för detta anförs bl.a. att nybilsförsäljningen kommer att utebli och i stället ersättas med import av begagnade husbilar som inte kommer att beskattas med ett förhöjt koldioxidbelopp. *Transportstyrelsen* ser det som olyckligt att personbilar klass II (husbilar) och lätta lastbilar även fortsatt har en koldioxidbaserad skatt. Det finns inget bra underlag för att ta fram trovärdiga formler för beräkningen av koldioxidutsläpp för dessa fordon. Det skapar en rättsosäker bedömning av fordonsskatten för dessa fordon, vilket i sin tur har skapat negativa reaktioner från allmänheten. *Transportstyrelsen* anför även att det behövs ett klagörande av vad som menas med ”registrerats i vägtrafikregistret”. Detta är ett nytt begrepp i dessa sammanhang och betyder enligt *Transportstyrelsens* uppfattning den dag fordonet blir tilldelat ett registreringsnummer. Det är inte ovanligt att fordonshandlare förregistrerar fordon innan de i egentlig mening är disponibla för försäljning. Således lämnar denna skrivning en möjlighet för bilhandlarna att förregistrera ett stort antal fordon innan 1 juli 2018 som sedan saluförs senare. Det skulle innebära att dessa fordon inte kommer att ingå i bonus–malus-systemet. Om det inte är avsikten bör även ikraftträdandet, liksom tiden för vilken malus ska gälla, kopplas till det datumet fordonet blir skattepliktigt för första gången i stället för till registreringsdatum. En ytterligare effekt av promemorians förslag om att fordonet ska vara registrerat i vägtrafikregistret 1 juli 2018 eller senare, är att

utländska fordon med fordonsår 2018, som tagits i trafik under första halvan av 2018 i ursprungslandet men importerats och registrerats i Sverige 1 juli 2018 eller senare kommer ingå i bonus–malus-systemet. Dessa fordon kommer då således att få pålagor som inte gäller för motsvarande fordon sålda i Sverige under samma tid.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Det föreslagna bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsinköpen. Regeringen ser det därför, till skillnad från vad som anförts av *BIL Sweden* och *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun*, som naturligt att endast nyköpta bilar omfattas. *Transportstyrelsen* har fört fram synpunkter på att det råder en viss osäkerhet kring vad begreppet ”registreras i vägtrafikregistret” innebär och bedömer att detta möjliggör för bilhandlare att kunna sälja nya fordon efter systemets ikraftträdande utan att dessa får en förhöjd fordonsskatt. *Transportstyrelsen* anser också att importerade fordon kommer att kunna missgynnas i förhållande till svenska genom att importerade fordon i vissa fall kommer att omfattas av bonus–malus-systemet medan motsvarande inhemska fordon undgår det. Att fordonsinköp kommer att genomföras på ett strategiskt sätt inför införandet av ett sådant system som nu är aktuellt går inte att helt undvika. Genom att ta hänsyn till den tidpunkt då ett fordon blir skattepliktigt för första gången i stället för att beakta tidpunkt för registrering i vägtrafikregistret för att avgöra om ett fordon ska omfattas av bonus–malus-systemet så kommer de strategiska fordoninköpen inför systemets införande enligt *Transportstyrelsen* att minska. Detta är givetvis önskvärt. Det främsta skälet till att beakta tidpunkten för när ett fordon blir skattepliktigt för första gången är dock, enligt regeringen, att det innebär att utländska fordon inte kommer att diskrimineras utan att beskattningen är lika, oavsett om fordonet är inköpt i Sverige eller utomlands. Reglerna blir därmed EU-rättsligt hållbara. Med nya lätta fordon bör därför förstås sådana fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Regeringen delar promemorians bedömning att endast fordon som går in under begreppet bil, och mer specifikt personbilar klass I och II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar med en totalvikt på maximalt

3 500 kilogram, ska ingå i bonus–malus-systemet. Husbilar bör inte, som *Husvagnsbranschens Riksförbund* gör gällande, undantas eftersom dessa redan är inordnade i dagens koldioxidbaserade skatt. Motorcyklar bör dock inte inordnas i systemet, dels av den anledningen att de inte går in under begreppet bil, dels att de normalt används i mindre utsträckning än de flesta andra lätta fordon och också har en mindre klimatpåverkan.

Lagförslag

Förslaget föranleder en ny paragraf 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen, se avsnitt 3.16.

6.16.4 Utformning av bonus

Regeringen har för avsikt att utforma bonusen på följande sätt. Det högsta bonusbeloppet på 60 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 10 000 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en fast bonus på 10 000 kronor.

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

Bestämmelserna om klimatbonusbilar kommer att införas genom en ny förordning som träder i kraft den 1 juli 2018.

6.16.5 Utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus)

Regeringens förslag: För bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås ett förhöjt koldioxidbelopp under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Koldioxidbeloppet ska då vara summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid 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.

Någon viktdifferentiering av beskattningen föreslås inte.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslogs dock att koldioxidbeloppet skulle vara summan av 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 100 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram. I promemorian föreslogs också att gränsen för när koldioxidbelopp ska tas ut från år 4 skulle vara 95 gram. Samma gräns föreslogs för fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol.

Remissinstanserna

Konsumentverket, *Naturvårdsverket* och *Trafikverket* tillstyrker förslaget. Bland annat anføres att incitamenten för konsumenterna att välja mer miljöanpassade bilar hittills varit alltför svaga för att åstadkomma någon större omställning av den svenska bilparken men att ett bonus–malus-system bör kunna ge starkare sådana incitament. *Trafikanalys* ser i grunden positivt på införandet av ett bonus–malus-system, men anser att det kan vara problematiskt att förändra koldioxidkomponenten av fordonsskatten i samband med att en ny körcykel införs, i synnerhet med tanke på att det inte är klargjort vilket utsläppsvärde som kommer att delges till konsumenten. *Svensk Kollektivtrafik* är i grunden positiva till ett bonus–malus-system för lätta fordon, men kan inte ta ställning till förslaget då konsekvenserna för kollektivtrafiken inte är utvärderade. *Motormännens Riksförbund* ifrågasätter om systemet alls kan bli den väsentliga ambitionshöjning som är dess syfte eller leda till den miljövinna som avses. *E.ON Sverige AB* är positiva till införandet av ett bonus–malus-system, som är ett viktigt styrmedel mot målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030

och visionen om noll nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Däremot ifrågasätts om systemet är tillräckligt ambitiöst. *Volvo Cars* är positiva till ett bonus–malus-system som bidrar till en förnyelse av fordonsparken och därmed till en minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet, men saknar helt förslag och resonemang om trafiksäkerhet i promemorian. *Vätgas Sverige*, *2030-sekretariatet*, *Klimatkommunerna* och *Energiföretagen Sverige* stödjer förslaget men ser behov av kraftfullare nivåer på både bonus och malus. *Statens energimyndighet*, *Transportföretagen* och *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* avstyrker utformningen av förslaget. *Elbilsalliansen Nissan-Renault* anför att bonus–malus-systemet kan spela en avgörande roll i att bidra till regeringens klimat- och miljöambitioner. För detta krävs dock högre bonusnivåer och större förutsägbarhet i systemet. *Företagarna* anser att malus-delen av förslaget är för omfattande i fråga om nivåerna som avgör hur stor skatten blir, samt att bonus-delen är oproportionerligt liten i förhållande till malus. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)* anser att ett bonus–malus-system som förordar energieffektivitet är rätt tänkt, men anser att utredningen inte tillräckligt har beaktat olika konsekvenser. Bland annat borde förslaget ta hänsyn till användningen av hållbara biodrivmedel i förbränningsmotorer. I dag kan exempelvis ett fordon med dieselteknik och fordonstillverkarens godkännande köras på ett drivmedel som består till 100 procent av biodrivmedel. Förslaget blir därmed mer av en teknikstyrning och inte en klimatstyrning. Även *Volkswagen Group Sverige* framför att bonus–malus-systemet inte ger rättvisa incitament för konventionella fordon som drivs med rena eller höginblandade förnybara och hållbara bränslen. Bland transportbilköpare, där det finns ett stort och växande intresse för HVO 100 som en möjlighet att nå fossiloberoende, är denna problematik särskilt relevant. *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* anför att utformningen av malus i praktiken innebär en generell höjning av fordonsskatten. Svebio anser vidare att en ökad klimatrelaterad beskattning av vägtrafiken bör läggas på den rörliga kostnaden för drivmedel och att förändringar av beskattningen av elfordonen även bör övervägas. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* hänvisar till de synpunkter av mer principiell natur som lämnades i samband med remiss av utredningens

förslag. Där framfördes att det saknas skäl för att, utöver det generella styrmedel som koldioxidskatten utgör, införa ett bonus–malus-system enligt det förslag som har lagts fram. VTI konstaterade att frågan är komplex och att det finns delar av förslaget som behöver analyseras ytterligare. *Konjunkturinstitutet* anför att givet en nationell ambition att få fler miljöbilar på svenska vägar än vad som följer av EU:s koldioxidkrav på nya personbilar bedöms bonus–malus vara både ett motiverat och lämpligt styrmedel. Om det bakomliggande motivet är att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt, är bonus–malus dock mindre lämpat. Det finns risk att den svenska efterfrågan ytterligare förskjuts mot utsläppsnåla bilar och därmed samtidigt ökar biltillverkarnas utrymme att sälja bränsletörstiga bilar i andra EU-länder. En konsekvensanalys av detta efterfrågas. *Power Circle AB* bedömer att marginalerna i systemet är för snålt tilltagna. Skulle elbilar bli populära, vilket systemet syftar till, uppstår snabbt ett underskott. *BIL Sweden* och *Svenskt Näringsliv* anser att bonus–malus-systemet kommer att bli kraftigt överfinansierat. *Konjunkturinstitutet* vill betona betydelsen av att de medel som anslås i statsbudgeten är tillräckliga för att täcka de krav på bonusutbetalningar som bilköparnas val leder till. En situation där utställda löften på bonus inte kan uppfyllas skulle undergräva förtroendet för systemet. Givet en önskan att undvika sådana situationer kan systemets belastning på budgeten komma att variera kraftigt. Det finns därför behov av att på förhand utarbeta en plan på hur bonusuttag kraftigt över förväntan ska hanteras budgetmässigt. *TESLA* anser att det i det nuvarande förslaget finns en obalans mellan malus och bonus, eftersom systemet leder till ett betydande överskott. Dessa överskottsmedel är inte öronmärkta för bonusutbetalningar, men de skulle förmodligen behöva vara det. 2030-sekretariatet anser att det i grunden är positivt att regeringen tar höjd för osäkerheten kring hur stora bonusutbetalningarna blir, men det är viktigt att systemet inte används som ett sätt att få nya intäkter för statskassan utan just för att neutralisera intäkter och utgifter för nya bilar. Genom tidiga och täta kontrollstationer, blir det mindre viktigt att ha ett överfinansierat system, och därmed kan bonusen höjas. *Motorbranschens Riksförbund* anser att en så kraftig överfinansiering som presenteras i förslaget innebär

att systemet inte får någon tilltro bland bilköparna, vilket i sig kan leda till att syftet, en fossilfri fordonsflotta 2050, inte uppnås.

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

Trafikanalys anser att det hade varit värdefullt att pröva effekterna av styrmedel som utformats för verkan under längre tid än tre år, framför allt med avseende på andrahandsmarknaden. *Power Circle AB* anser att malus bör tas ut under minst en fyraårsperiod eftersom andrahandsmarknaden i huvudsak uppstår bortom den föreslagna treårsgränsen. Detta skulle ha positiva effekter på systemets långsiktiga finansiering och därmed stabilitet, samt på andrahandsmarknadens funktion. Det möjliggör också en mer ambitiös högsta bonus. *Energigas Sverige* anser att perioden med ett förhöjt koldioxidbelopp måste förlängas till minst fem år. *BIL Sweden*, *Svenskt Näringsliv* och *Volvo Cars* avstyrker att det förhöjda koldioxidbeloppet begränsas till tre år eftersom det riskerar att bromsa upp förnyelsen av den svenska bilparken då attraktiviteten på en fyra år gammal bil ökar. *Volvo Cars* föreslår i stället att samma koldioxidbelopp ska gälla under fordonets hela livslängd. *Motorbranschens Riksförbund* ser också problem med att begränsa det förhöjda koldioxidbeloppet till tre år eftersom en potentiell bilköpare i stället behåller den äldre bilen. För lätta lastbilar och lätta bussar torde detta incitament vara ännu större. Detta ger helt fel signaler till marknaden. Även *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun*, *Föreningen Elbil Sverige*, *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI)*, *E.ON Sverige AB*, *Företagarna* och *Energiföretagen Sverige* ifrågasätter effekten av att skatten endast tas ut under de första tre åren. *Föreningen Elbil Sverige* anser att systemet inte kommer att påverka andrahandsmarknaden i önskad utsträckning. *SPBI* och *Företagarna* bedömer att detta skulle kunna leda till att förnyelsen av fordonsflottan avtar. *Företagarna* föreslår därför att systemet kompletteras med en skrotningspremie för äldre fordon. Även *Föreningen Elbil Sverige* föreslår en skrotningspremie för fordon med höga utsläpp.

Nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet

Power Circle AB anser att utformningen av malus är rimlig i fråga om angivna belopp och brytpunkter, men förespråkar en skärpning av förslaget genom en ytterligare brytpunkt för

bilar med höga utsläpp. *Energigas Sverige* tillstyrker regeringens förslag att införa ytterligare en malusnivå för bensin- och dieslbilar med koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer. *Energigas Sverige* tillstyrker förslaget att inget förhöjt koldioxidbelopp tas ut för fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol. *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun* ifrågasätter om malus med nuvarande utformning har någon styrande effekt alls eftersom skillnaden i malus är relativt liten för huvuddelen av fordon (mindre än en procent av inköpspriset). *Föreningen Gröna Bilister* anför att beloppen i malus-delen bör höjas och att skatten ska tas ut som en registreringskatt. *Föreningen Elbil Sverige* stödjer förslaget i fråga om belopp och gränsvärden, men önskar en generell och stegvis höjning av nuvarande fordonsskatt på 22 kronor per gram koldioxid med 11 kronor per år under kommande fem år för att nå 77 kronor per kilometer för alla fordon i trafik år 2022.

Viktdifferentierat eller icke-viktdifferentierat system

Energigas Sverige, Volkswagen Group Sverige, Power Circle AB, Föreningen Gröna Bilister och *2030-sekretariatet* tillstyrker förslaget att inte tillämpa någon viktdifferentiering i bonus-malus-systemet. De anför bl.a. att dagens system med viktdifferentiering har fått mycket kritik och resulterat i försämrad konkurrenskraft för de fordon som drivs med alternativa drivmedel. Även *Konjunkturinstitutet* ser fördelar med att systemet inte är differentierat med avseende på fordonens vikt. *BIL Sweden, Svenskt Näringsliv, Transportföretagen, Volvo Cars* och *Maskinentreprenörerna* anför bl.a. att förslaget bör ta hänsyn till transportnyttan, vikten för olika fordon och behovet av arbetsfordon i miljöer där framkomlighet och lastförmåga ställer krav på motorstorlek/effekt. *Volvo Cars* anför vidare att ett system som inte tar hänsyn till fordonets vikt kan få negativa konsekvenser för införandet av ny teknik och nollvisionen. *BIL Sweden* motsätter sig även att malus för lätta lastbilar och personbilar baseras på samma gränsvärde (95 gram per kilometer), trots att de bindande koldioxidkraven på EU-nivå skiljer sig åt för dessa fordonsslag. Detta får effekten att lätta lastbilar med högre transportnytta och lägre koldioxidutsläpp per ton kilometer får en mycket hög malus.

Övriga synpunkter

Transportstyrelsen anför att när det gäller skrivningen ”under den tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången” råder vissa oklarheter kring vad det konkret betyder. Avses på dagen tre år från det att fordonet blir skattepliktigt första gången eller avses vid utgången av motsvarande månad tre år efter att fordonet tagits i trafik första gången? *Transportstyrelsen* behöver ett klagörande i den delen för att kunna utforma systemet för uttag av fordonsskatt.

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

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

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

Vad gäller utformningen av ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) föreslår regeringen följande.

I dag går gränsen för när ett koldioxidbelopp tas ut vid ett fordonets utsläpp av koldioxid per kilometer utöver 111 gram vid blandad körning. På EU-nivå regleras koldioxidutsläpp från nya personbilar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Syftet med förordningen är att fastställa krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar som registreras inom unionen för att uppnå unionens övergripande mål att minska växthusgasutsläppen och för att säkerställa en väl fungerande inre marknad. I förordningen fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar. Gränsen för utsläppen kommer att sänkas till 95 gram och ska nå inom EU för alla nya personbilar som registreras från 2021. Gränsen om 95 gram utsläpp av koldioxid per kilometer vid blandad körning är även den som i praktiken i dag gäller för att en normalviktig bil ska omfattas av den femåriga fordonsskattebefrielsen. För att nå EU:s målsättning för koldioxidutsläpp och även i förlängningen nå den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsskatt som är oberoende av fossila bränslen är det, så som även utredningen och promemorian bedömde, rimligt att i den nu föreslagna fordonsskattelagstiftningen för nya fordon sänka gränsen för när koldioxidbelopp ska tas ut till vad ett fordon vid blandad körning släpper ut i koldioxid per kilometer utöver 95 gram. På så sätt blir incitamentet starkare att välja ett fordon med lägre koldioxidutsläpp än vad den nuvarande gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut för befintliga fordon åstadkommer. Denna gräns kan, så som även skett tidigare, komma att behöva justeras allt efter hand som utsläppsvärdena av koldioxid på grund av teknikutveckling sjunker.

I det nuvarande koldioxidbaserade fordonsskattesystemet är skatten lika hög för alla år fordonet är i trafik. Ett undantag från detta finns för de fordon som uppfyller den femåriga fordonsskattebefrielsen. Enligt direktiven som låg till grund för utredningens förslag angavs att utredaren skulle överväga att utforma malusdelen som en förhöjd årlig fordonsskatt under

ett eller flera år i stället för under fordonets hela livslängd. Vissa remissinstanser har förespråkat en registreringskatt men en sådan skulle inte utredaren överväga eftersom det uppkommer EU-rättsliga problem vid tillämpningen av en sådan. Förslagen som lämnades av såväl utredningen som i promemorian innebar att det förhöjda koldioxidbeloppet i fordonsskatten skulle utgå för utsläpp av koldioxid utöver 95 gram under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Att det förhöjda koldioxidbeloppet skulle utgå i tre år grundades i huvudsak på att nybilsköpare ofta byter bil efter tre år, att tjänstebilar och leasingavtal byts ut respektive löper på tre år samt att styreffekten för de som införskaffar en ny bil vad gäller att välja bil med längre koldioxidutsläpp blir större för en högre fordonsskatt per år under en kortare tidsperiod än samma sammanlagda fordonsskatt utspridd under hela fordonets livslängd. Förslagen synes, även med beaktande av de synpunkter som inkommit, vara väl avvägda i denna del och således föreslår även regeringen att det förhöjda koldioxidbeloppet ska utgå i tre år från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången för utsläpp av koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram. *Transportstyrelsen* har fört fram synpunkten att det är oklart vad som menas med ”under de tre första åren” från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången och har efterfrågat ett förtydligande i den delen. Med detta rekvisit ska, enligt regeringen, förstås att ett fordon som blir skattepliktigt för första gången t.ex. den 15 juli 2018 omfattas, om övriga förutsättningar är uppfyllda, av det förhöjda koldioxidbeloppet till och med den 14 juli 2021. Därefter, från och med den 15 juli 2021, är koldioxidbeloppet detsamma som för den befintliga fordonsskatten, dvs. 22 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. Bränsletillägget för nya dieselfordon kommer däremot att följa den föreslagna utformningen även efter de tre första åren.

Den koldioxidifferentierade fordonsskatten har två huvudsyften, som består i att generera skatteintäkter och att styra mot mer miljöanpassade fordon med lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Grundbeloppet om 360 kronor är till sin karaktär i huvudsak fiskalt medan såväl gränsen för uttag av koldioxidbeloppet samt det

kronantal som ingår i beräkningen av koldioxidbeloppet kan ha en sådan miljöstyrande effekt som kan vara önskvärd. I det nuvarande fordonskattesystemet är koldioxidbeloppet 22 kronor för bensin- och dieseldrivna fordon och 11 kronor för etanol- och gasbilar, förutom gasol, per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. Regeringen anser att det bör skapas ett starkt incitament att välja en bil med ett lågt koldioxidutsläpp. Ett sådant incitament kan vara att det blir högst kännbart ekonomiskt att köpa ett fordon som har ett högt utsläppsvärde av koldioxid. Det föreslås mot den bakgrunden att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att ett fordon blir skattepliktigt för första gången sätts till summan av 82 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 107 kronor i tillämpliga fall för den del av utsläppen som släpps ut utöver 140 gram. Anledningen till den föreslagna utformningen av koldioxidbeloppet är att ytterligare förstärka incitamentet att vid inköpstillfället välja bort fordon med höga utsläpp. För de fordon som belastas med ett förhöjt koldioxidbelopp under de tre första åren gäller, från år 4 och framåt, samma belopp vid beräkningen av koldioxidbeloppet som för den befintliga fordonsflottan, dvs. 22 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut utöver 111 gram.

Fordon som kan drivas med etanol eller gas, förutom gasol, kommer för samtliga år de är i trafik att ha samma koldioxidbelopp som motsvarande fordon redan har i dag, dvs. 11 kronor per gram koldioxid som ett fordon vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. Skälet till att en förhöjning inte införs för dessa fordon är att de kan drivas med drivmedel med lägre utsläpp av fossil koldioxid och därför bör incitamentet för att köpa sådana fordon bevaras.

Det nya bonus–malus-systemet ska komplettera de generellt verkande bränsleskatterna och bidra till minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn genom att styra mot köp av mer miljöanpassade fordon med lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Systemet bör därför inte relateras till fordonets vikt. Ett system med viktrelatering skulle styra mot fordon med högre bränsleeffektivitet snarare än fordon med lägre bränsleförbrukning.

En följd av detta skulle kunna vara att tyngre fordon skulle kunna få lägre malus än ett lättare fordon fast det tyngre fordonets utsläpp per kilometer är högre än det lättare fordonets. Ett system endast beroende av fordonets utsläpp av koldioxid per kilometer bedöms också vara enklare och tydligare.

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar tillkommer, som tidigare, ett grundbelopp på 360 kronor. För dieseldrivna fordon tillkommer även ett bränsletillägg och ett miljötillägg (se avsnitt 6.16.7 och 6.16.8).

Som utvecklas vidare i avsnitt 6.16.12 kommer det finnas dubbla värden i vägtrafikregistret om ett fordon utsläpp av koldioxid med vilket koldioxidbeloppet beräknas, ett från den gamla körcykeln NEDC och en från den nya WLTP. Kunskapen om hur den nya körcykeln (WLTP) påverkar fordons koldioxidvärden är dock, även med den senaste informationen från bl.a. Transportstyrelsen och den Europeiska kommissionen, än så länge knapphändig. Effekterna kan mycket väl överstiga de tidigare antagna. Det är inte lämpligt att införa en beskattning där så mycket osäkerhet föreligger om skattenivåerna. Det är därför motiverat att använda det lägre värdet i vägtrafikregistret enligt den gamla körcykeln (NEDC) under en övergångsperiod som grund för beskattning. Kunskapen om den nya körcykeln enligt WLTP kommer att öka i och med att den ska användas för nya fordonstyper som typgodkänns efter den 1 september 2017 och för alla nya fordon som registreras efter den 1 september 2018. Regeringen anser att det är rimligast att det utsläppsvärde som följer av den på EU-nivå senast antagna testkörnykeln WLTP och som bättre motsvarar verkliga förhållanden också är det som ska få genomslag på beskattningen av fordon så snart kunskapen om környkeln finns och börjat sätta sig även hos konsumenterna. Kommissionen rekommenderar att från och med den 1 januari 2019 bör medlemsstaterna säkerställa att endast WLTP-värden för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp används för att informera konsumenter. Under en övergångsperiod fram till den 1 januari 2020 ska koldioxidvärdena enligt NEDC användas vid beräkningen av fordonsskatten och därefter värdena enligt WLTP. Det är rimligt att redan nu i lag reglera att de högre värdena enligt WLTP kommer användas från den 1 januari 2020 för att undvika snedvridande effekter när NEDC-

värdena helt fasats ut ca 2021, se avsnitt 6.16.16. För att återställa miljöstyrningen gentemot förslaget i lagrådsremissen höjs malus genom att koldioxidbeloppet höjs. Genom att koldioxidbeloppet höjs motsvarande den i lagrådsremissen antagna ökningen av koldioxidvärden enligt WLTP bibehålls beskattningsnivåerna för nya lätta fordon och därmed miljöstyrningen. I god tid före övergången till WLTP den 1 januari 2020 kommer dess effekter vara kända. Då kan koldioxidbeloppet behöva kalibreras om för att uppnå nämnda miljöstyrning. Det är minst den miljöstyrning som föreslagits i lagrådsremissen som ska uppnås och som regeringen säkerställer genom en övergångslösning i fråga om körcykel och genom kalibrering av koldioxidbeloppet.

Lagförslag

Förslaget föranleder en ny paragraf 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen, se avsnitt 3.16.

6.16.6 Fordonsskatten för befintliga lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet

Regeringens bedömning: Ingen höjning av fordonsskatten görs för befintliga lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet. Nuvarande gräns för när koldioxidbeloppet tas ut vid blandad körning och nuvarande belopp på 22 respektive 11 kronor som ingår vid beräkningen av koldioxidbeloppet lämnas därmed oförändrade.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslogs att gränsen för när koldioxidbeloppet ska tas ut sänks.

Remissinstanserna: *Power Circle AB* tillstyrker förslaget om att gränsen för när koldioxidbeloppet tas ut sänks från 111 till 95 gram.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen anser det motiverat att avvakta med att justera gränsen för när koldioxidbeloppet ska börja tas ut för de övriga fordon som sedan tidigare omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet och som inte kommer att omfattas av bonus–malus-systemet.

6.16.7 Bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg i bonus–malus-systemet

Regeringens förslag: Fordonsskatten för diesel-drivna lätta fordon i bonus–malus-systemet justeras genom att nuvarande bränslefaktor görs om till ett bränsletillägg.

Regeringens bedömning: Befintliga lätta dieselfordon behåller nuvarande utformning av bränslefaktor.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning. I promemorian finns dock ett förslag att bränslefaktorn görs om för befintliga dieseldrivna lätta fordon i det koldioxidbaserade systemet.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* vill särskilt framhålla att det är positivt att bränslefaktorn omarbetas till ett separat bränsletillägg. Även *Trafikanalys* och *Power Circle AB* ser positivt på förslaget. *Motor-männens Riksförbund* avstyrker förslaget och anför följande. Förslaget resulterar i att de absolut smutsigaste fordonen i stället får en lindrigare skattehöjning. Vissa av de mest smutsiga fordonen får till och med sänkt skatt. Detta går tvärt emot utredningens grundsyfte att smutsiga bilar ska betala mer skatt. Resultatet av den nya beräkningsmodellen blir att de smutsigaste bilarna kommer undan medan den som köpt en bränslesnål bil straffas med en procentuellt sett större höjning. Det finns inget skäl att frångå dagens princip om en bränslefaktor för dieseldrivna bilar. Det är dessutom svårt att i materialet se hur det nya bränsletillägget tar fasta på bonus–malus-systemets princip att fordonsskatt ska speglas av utsläppen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Energiskatten är lägre för dieselbränsle än för bensin, vilket ger dieseldrivna fordon en skattefördel jämfört med bensindrivna fordon. Denna fördel kompenseras genom att fordonsskatten för dieseldrivna fordon räknas upp med en faktor, den s.k. bränslefaktorn. Bränslefaktorn är bl.a. beroende av den årliga fordonsskatten. En sådan konstruktion skulle fungera dåligt med det system som nu föreslås där fordonsskatten varierar. För att göra det nya bonus–malus-systemet mer lättförståeligt

föreslår regeringen att bränslefaktorn omarbetas till ett s.k. bränsletillägg, som görs oberoende av fordonsskattens storlek. Nedan följer en mer teknisk beskrivning av de förändringar som föreslås.

Dagens koldioxidbaserade fordonsskatt för dieseldrivna fordon (FS_{diesel}) bestäms utifrån följande formel:

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

där 360 utgör grundbeloppet, $CO2belopp$ är det belopp i kronor som betalas för varje gram utsläpp av koldioxid per kilometer över en viss gräns, $CO2gräns$ anger denna gräns, $CO2värde$ är varje enskilt fordon specifika utsläpp av koldioxid per kilometer. BF är bränslefaktorn och MT är miljötillägget som tillkommer för dieseldrivna fordon.

Bränslefaktorns syfte är att kompensera för den lägre energiskatten på dieselbränsle jämfört med bensen, den s.k. energiskattesubventionen. Energiskattesubventionen definieras av vad en diesebilist slipper att betala i energiskatt på bränslet jämfört med en bensinbilist, om de båda kör 1 500 mil per år i ett fordon som i genomsnitt förbrukar 0,6 liter per mil (ett mått på hur mycket ett ”genomsnittligt” dieseldrivet fordon gynnas av den lägre energiskatten på dieselbränsle jämfört med bensen; se Ds 2009:24 Effektivare skatter på klimat- och energiområdet för en uppställning av faktorer som påverkar energiskattesubventionen). Med nuvarande beräkningsformel enligt nedan uppgår bränslefaktorn i dagsläget till 2,37.

$$BF = (FS_{utan BF} + ESS) / FS_{utan BF}$$

där ESS är energiskattesubventionen. Dagens system och utformning av bränslefaktorn för dieseldrivna fordon är en bidragande orsak till fordonsskattesystemets komplexitet. Formeln medför också att en skärpning av miljöstyrningen i fordonsskattesystemet, t.ex. genom att koldioxidbeloppet höjs eller koldioxidgränsen sänks, leder till en lägre bränslefaktor. Det innebär i sin tur att många relativt bränsletörstiga dieseldrivna fordon kan få sänkt skatt, trots att fordonsskatten för övriga fordon höjs till följd av den ökade miljöstyrningen. Detta resultat är inte önskvärt i det nya bonus-malus-systemet.

Förslaget som lämnades av utredningen Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33), som utgick från nuvarande fordonsskattesystem och en beräkning av energiskattesubventionen enligt ovan, innebär att en genomsnittlig bränslefaktor används för samtliga år som ett fordon används. Det får till följd att dieseldrivna fordon får en ganska kraftig beskattning under de första tre åren, vilket beror på att en alltför hög bränslefaktor appliceras på en hög grundläggande fordonsskatt. På motsvarande sätt blir fordonsskatten för låg under år 4 och framåt, eftersom en alltför låg bränslefaktor appliceras på en låg grundläggande fordonsskatt. En sådan lösning är svår att motivera utifrån bränslefaktorns syfte.

För att skapa en enklare beskattning av nya lätta fordon, samt på sikt komma till rätta med de problem som bränslefaktorn i dess nuvarande utformning och i utredningens förslag förorsakar, föreslår regeringen att bränslefaktorn i stället görs om till ett s.k. bränsletillägg. Bränsletillägg ska tillämpas för de fordon som ingår i det nya bonus-malus-systemet för lätta fordon, dvs. för dieseldrivna fordon med fordonsår 2018 eller senare som blivit skattepliktiga för första gången efter den 1 juli 2018. Bränsletillägget ska även fortsatt tillämpas för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter den 1 juli 2018 när dessa efter tre år med ett förhöjt koldioxidbelopp övergår till samma beräkning av koldioxidbelopp som den befintliga fordonsflottan.

Bränsletillägget ska precis som bränslefaktorn för befintliga lätta dieselfordon ses som ett schablonmässigt tillägg som syftar till att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensen. Energiskattesubventionen (ESS) beräknas på samma sätt som för äldre fordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. Fordonsskatten för dieseldrivna fordon inom bonus-malus-systemet med utsläpp under 140 gram koldioxid per kilometer kommer med det föreslagna bränsletillägget att bestämmas utifrån följande formel:

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

där 360 utgör grundbeloppet, $CO2belopp$ är det belopp i kronor som betalas för varje gram utsläpp av koldioxid per kilometer över en viss

gräns, *CO2gräns* anger denna gräns, *CO2värde* är varje enskilt fordonens specifika utsläpp av koldioxid per kilometer och *MT* är miljö-tillägget. *BT* är bränsletillägget, vilket beräknas som produkten av fordonets specifika *CO2värde* och den omformulerade faktor som ska ta hänsyn till energiskattesubventionen.

$$BT = CO2värde * ESS / 160$$

Nämnamnaren 160 motsvarar det ungefärliga koldioxidvärdet i gram per kilometer för ett dieselfordon med en bränsleförbrukning på 0,6 liter per mil. Denna förbrukning är vad som antas i schablonberäkningen av energiskattesubventionen. Det är därför rimligt att använda motsvarande koldioxidvärde i beräkningen av bränslefaktorns storlek.

För ett fordon med 160 gram per kilometer i *CO2värde* innebär detta ett tillkommande belopp motsvarande energiskattesubventionen på 2 163 kronor.

I beräkningen för att fastställa energiskattskillnaden används som norm den föreslagna energiskatten på bensin från och med den 1 juli 2018, 42,8 öre per kWh. Denna jämförs med energiskatten på dieselbränsle, som från och med samma datum föreslås uppgå till 23,5 öre per kWh. I och med detta tas också hänsyn till de förändringar av energiskattskillnaden som följer av förslaget om förändrad beskattning av bensin och dieselbränsle, se avsnitt 6.15.16. Energiskattskillnaden per liter bränsle fastställs genom en omräkning som tar hänsyn till bränslenas energiinnehåll. År 2018 beräknas energiskattskillnaden till ungefär 1,92 kronor per liter, vilket innebär en energiskattesubvention om 2 163 kronor, inklusive 25 procent mervärdesskatt ($1,92 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\ 500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil} \approx 2\ 163$). Faktorn som ska multipliceras med bilens *CO2*-värde för att erhålla bränsletillägget kan därmed beräknas till 13,52 ($2\ 163 / 160 \approx 13,52$).

Skillnaden gentemot det förslag som lämnades i nämnda utredning och hur fordonsskatten ser ut i dag består i att bränsletillägget i bonus-malus-systemet görs oberoende av fordonsskattens storlek. Omläggningen kommer att underlätta framtida förändringar av miljöstyrningen för de fordon som ingår i det nya bonus-malus-systemet för lätta fordon genom att konsekvenserna, till skillnad från i dag, blir mer logiska och går åt samma håll för alla diesel-

drivna fordon. Detta innebär exempelvis att även de dieseldrivna lätta fordon med höga koldioxidvärden kommer att få höjd malus vid eventuell ökad miljöstyrning, vilket inte var fallet med bränslefaktorn.

Den föreslagna nivån på bränsletillägget tar i detta avsnitt hänsyn till de skatteförändringar som föreslås i samband med införandet av en reduktionsplikt för biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle, se avsnitt 6.15.16.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 7 och 10 §§ vägtrafikskattelagen, se avsnitt 3.16.

6.16.8 Miljötilägget behålls

Regeringens bedömning: Miljötilägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6 behålls.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket, Energigas Sverige och Föreningen Gröna Bilister* tillstyrker regeringens förslag att behålla miljötilägget för dieseldrivna fordon som uppfyller utsläppskraven för Euro 6.

Skälen för regeringens bedömning: Miljötilägget är ett fast tillägg som bara tas ut för dieseldrivna fordon. Miljötilägget tillkom för att fordonsskatten skulle ta hänsyn till att dieseldrivna fordon hade högre utsläpp av kväveoxider och partiklar än bensindrivna fordon. När miljötilägget infördes uttalades att det skulle kunna tas bort för nya fordon när utsläppskraven i framtiden för bensin- och dieseldrivna fordon bedömdes var tillräckligt näraliggande. Utsläppskraven för Euro 6 innebär att utsläppskraven för partiklar blir samma för bensin- respektive dieseldrivna fordon. Dieseldrivna fordon tillåts även i fortsättningen släppa ut något mer kvävedioxider än bensindrivna fordon men skillnaderna är numera små. Detta vägs upp av att bensindrivna fordon tillåts ha högre utsläpp av kolväten än dieseldrivna fordon. På EU-nivå har tagits fram en testprocedur, Real Driving Emissions (RDE), som innebär att begränsa utsläpp av kväveoxider från dieseldrivna fordon. Testet ska komplettera det test som görs med den nya testkörcykeln WLTP, se avsnitt

6.16.12, vid typgodkännande av fordon och som mäter bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. RDE-testet innebär att en mätutrustning monteras på fordonet som sedan körs i verklig trafik. Såväl RDE som WLTP kommer att vara obligatoriska för nya typgodkännanden efter den 1 september 2017. RDE-kraven gäller därefter för registrering av nya fordon från den 1 september 2019, vilket innebär att fram till dess går det att registrera fordon som inte har testats med RDE. Som flera remissinstanser påpekat har mätningar visat att de verkliga utsläppen av kväveoxider ofta överstiger tillåtna gränsvärden. Mot bakgrund av att RDE-testet bättre ska överensstämma med verkliga utsläppsvärden av kväveoxider och med beaktande av vad remissinstanserna anført, dvs. att många fordon tidigare visats sig ha betydligt högre verkliga utsläppsvärden än uppmätta testvärden, görs bedömningen att miljö tillägget bör behållas på dagens nivå även för dieseldrivna fordon som uppfyller Euro 6. Ett nytt övervägande om miljö tillägget ska tas bort för Euro 6 bör ske i ett senare skede när det går att fastställa att dessa fordons utsläppsnivå av kväveoxider är tillräckligt näraliggande utsläppsnivån för bensindrivna fordon.

6.16.9 Den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas

Regeringens förslag: Den femåriga fordonsskattebefrielsen för fordon med bättre miljöegenskaper slopas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Föreningen Gröna Bilister* tillstyrker förslaget. *Motormännens Riksförbund* avstyrker förslaget och anför att om klimatsmarta fordon inte subventioneras så väljs de bort. Vidare anføres att det förefaller helt orimligt att bilar som köpts tack vare låga utsläpp i stället blir de som straffas med de procentuellt största skattehöjningarna. *Sveriges Kommuner och Landsting* anför att det är angeläget att en ny enhetlig och allmänt accepterad miljöbilsdefinition snarast etableras om den femåriga fordonsskattebefrielsen slopas. *Miljöförvaltningen i Stockholms kommun, Klimat-*

kommunerna och *E.ON Sverige AB* ser det som problematiskt att miljöbilsdefinitionen försvinner och att det inte beskrivs tydligt vad som ska bli den nya definitionen. *Power Circle AB* noterar att dagens miljöbilsdefinition är viktig för främst offentliga aktörers bilinköp, men anser samtidigt att dagens definition är orimlig att behålla. I stället bör en ny miljöbilsdefinition endast omfatta de fordon som berättigas till bonus. *Elbilsalliansen Nissan-Renault* anser att en tydlig miljöbilsdefinition relaterad till bonusen skulle vara till stöd för att förenkla för privatpersoner att investera i fossilfria fordon. Det skulle även spela en stor roll för offentlig upphandling och som en indikation till företags leasingpolicy.

Skälen för regeringens förslag: I kommittédirektiven till en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus-malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas (dir. 2015:59), uttalades att den femåriga befrielsen från fordonsskatt för nya bilar med bättre miljöegenskaper skulle slopas om ett bonus-malus-system infördes. Mot bakgrund av att regeringen nu föreslår att ett sammanhållet, renodlat och tydligt bonus-malus-system för lätta fordon ska införas görs bedömningen att den femåriga skattebefrielsen ska slopas, vilket även föreslogs i utredningen Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) och i promemorian. Den femåriga skattebefrielsen gäller dock fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången innan ändringen träder i kraft. Som flera remissinstanser påpekat vilar den nuvarande miljöbilsdefinitionen på samma grund som den femåriga fordonsskattebefrielsen. Det beror på att i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor så hänvisas till att med miljöbil avses en personbil som uppfyller kraven för fordonsskattebefrielse. Förordningen ställer bl.a. upp miljökrav för myndigheters inköp, leasing samt användning av bilar samt för vissa upphandlade vägtransporter och syftar till att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra fordon. Även många privata företag använder denna miljöbilsdefinition vid inköp eller leasing av fordon. Det innebär att när den femåriga fordonsskattebefrielsen försvinner så försvinner även definitionen av vad som är en miljöbil. Det finns därmed anledning att återkomma i fråga

om möjligheterna att hitta en annan definition av vad som avses med en miljöbil.

Lagförslag

Förslaget medför att 2 kap. 11 a § vägtrafikskattelagen upphör att gälla, se avsnitt 3.16.

6.16.10 Uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid och val av koldioxidutsläppsvärde för alternativbränslefordon

Regeringens förslag: De hänvisningar, dels om att uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret, dels om vilket koldioxidutsläppsvärde som ska användas för alternativbränslefordonen, som tidigare fanns på flera ställen i vägtrafikskattelagen samlas i en ny paragraf.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Såväl utredningen Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) som promemorian har föreslagit att de hänvisningar, dels om att uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning hämtas i vägtrafikregistret, dels om vilket koldioxidutsläppsvärde som ska användas för alternativbränslefordonen, som tidigare fanns på flera ställen i vägtrafikskattelagen (2006:227) ska samlas i en ny paragraf. Ändringarna som föreslås är således endast av redaktionell karaktär. Regeringen finner inte skäl att göra en annan bedömning än vad utredningen och promemorian gjort.

Lagförslag

Förslaget föranleder en ny paragraf 1 kap. 6 b § samt ändringar i 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen, se avsnitt 3.16.

6.16.11 Uppgift om viktad/blandad körning ska användas för laddhybrider

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

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Svenska Bioenergiföreningen (*Svebio*) anför att om en ägare till en laddhybrid till stor del kör längre sträckor, där eldriften bara står för en liten del av körsträckan, blir utsläppen mycket högre än den officiella siffran i vägtrafikregistret och att regeringen bör ge ett uppdrag till lämplig myndighet att utreda hur laddhybriderna används och om subventionerna till laddhybrider ger avsedd klimatnytta.

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

Lagförslag

Förslaget föranleder en ny paragraf 1 kap. 6 b § vägtrafikskattelagen, se avsnitt 3.16.

6.16.12 När det finns flera uppgifter om fordons utsläpp av koldioxid

Regeringens förslag: Om det finns flera uppgifter om ett fordons utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, eller vid viktad/blandad körning, ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. Om det för andra fordon, dvs. de som enbart kan drivas med bensin eller diesel, finns flera uppgifter om blandad körning i vägtrafikregistret, ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Regeringens förslag innebär dock ett förtydligande av den föreslagna bestämmelsen. Under en övergångsperiod ska dock det lägsta värdet beaktas vid bestämmande av fordonsskatt, se avsnitt 6.16.16.

Remissinstanserna: *Trafikverket, BIL Sweden* och *Företagarna* anför att förslagets ikraftträdande ligger nära i tiden i förhållande till den nya certifieringsmetoden WLTP och det finns en osäkerhet från biltillverkare över hur stor påverkan WLTP-metoden får på koldioxidvärdet. Nya bilar kommer under en övergångsperiod att få koldioxidvärdet både från WLTP samt omräknat med en matematisk modell kallad COMPAS till dagens NEDC-testmetod. För att minska osäkerheten för biltillverkare kan bonus-malus-systemet beräknas på NEDC-värdet under en övergångsperiod, fram till exempelvis 2020. Företagarna föreslår i stället att införandet av systemet flyttas framåt i tiden, som då kan utformas med hänsyn till de faktiska konsekvenserna av WLTP. *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* anför bl.a. att syftet med att införa 1 kap. 6 b § fjärde stycket vägtrafikskattelagen (2006:227) är att förtydliga att det är utsläppsvärdet enligt den nya WLTP-környkeln som ska användas vid fastställandet av fordonsskatt men att så som paragrafen föreslås vara utformad så är detta inte tydligt och bestämmelsen riskerar att påverka tillämpningen av andra och tredje styckena. Ett klargörande i denna del behövs och därför föreslås att paragrafen omformuleras och struktureras om,

t.ex. genom att fjärde stycket läggs i en egen paragraf och formuleras så att syftet uppnås.

Skälen för regeringens förslag: En fordons-tillverkare som vill ha en fordonstyp typgodkänd vänder sig med en ansökan till en typgodkännandemyndighet i något av EU:s medlemsländer. Myndigheten prövar då om fordonstypen bl.a. uppfyller samtliga tekniska krav som ställs på den och om utfallet är positivt så utfärdas ett typgodkännandeintyg på fordonstypen. Ett typgodkännande ska bl.a. inkludera uppgift om ett fordons utsläpp av koldioxid i gram per kilometer. En tillverkare som har fått ett typgodkännandeintyg ska utfärda ett intyg om överensstämmelse, s.k. Certificate of Conformity (CoC), för varje fordon som tillverkas av den godkända typen. I detta intyg framgår bl.a. uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning i gram per kilometer. Om fordonet är ett laddhybridfordon så anges i intyget i stället utsläppsvärdet viktad/blandad körning. Dessa uppgifter förs av Transportstyrelsen in i vägtrafikregistret och ligger till grund för bestämmande av fordonsskatt.

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

Globalt pågår sedan ett antal år tillbaka ett arbete med att ta fram en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp. Metoden kallas Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Den är utformad för att representera typiska körkaraktärstiker runt om i världen och är utvecklad för att vara ett harmoniserat tekniskt regelverk för test av bränsleförbrukning och koldioxidemissioner. Avsikten är att resultaten från mätningar enligt metoden bättre ska motsvara verkliga förhållanden och ge koldioxidutsläppsvärden och bränsleförbrukningsvärden som har bättre koppling till verklig användning. Den nya testkörnykeln enligt WLTP ska användas för nya fordonstyper som typgodkänns efter den 1 september 2017 och för alla nya fordon som registreras efter den 1 september 2018, med undantag för vissa s.k. slutserieundantag. Fordons-tillverkare kan även vid den tidpunkt då regelverket för testkör-

cykeln enligt WLTP publiceras i Europeiska unionens officiella tidning (EUT) välja att vid ansökan om ett typgodkännande testa fordonstyper enligt den nya körcykeln. Fordon som testats enligt WLTP-körcykeln kommer dock fram till ca 2021 i CoC-intyget ha två uppgifter om blandad körning, dels från körcykeln enligt WLTP och dels ett NEDC-värde. NEDC-värdet behövs fortfarande eftersom det ligger till grund för EU:s förordningar 443/2009 (personbilar) och 510/2011 (lätta lastbilar) med utsläppsmål som varje fordonstillverkare ska uppnå. Från ca 2022 kommer nya fordon i CoC-intygen endast ha uppgifter om blandad körning eller viktad/blandad körning från WLTP-testet. I juni 2017 kommer Transportstyrelsen att i den mån det förekommer börja föra in dessa två uppgifter från både WLTP och NEDC om blandad körning och viktad/blandad körning i vägtrafikregistret.

Kunskapen om hur körcykeln enligt WLTP påverkar nya fordons koldioxidutsläppsvärden är, även med beaktande av den senaste i augusti 2017 inhämtade informationen från bl.a. Transportstyrelsen och Europeiska kommissionen, än så länge begränsad men det är högst sannolikt att detta utsläppsvärde kommer att vara högre än det utsläppsvärde som följer av körcykeln enligt NEDC.

I 2 kap. 9 § vägtrafikskattelagen (2006:227), nedan förkortad VSL, anges att det är fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning som ligger till grund för beräkningen av koldioxidbeloppet. Alla fordon som i dag enbart drivs med bensin eller diesel har endast ett utsläppsvärde av koldioxid för blandad körning. Alternativbränslefordonen, dvs. sådana som även kan drivas med etanol eller med fordonsgas utöver bensin, har i dag dock två olika uppgifter om koldioxidutsläpp för blandad körning, ett för det konventionella drivmedlet (bensin) och ett för alternativbränslet, vilka förs in i vägtrafikregistret. För dessa fordon följer av 2 kap. 9 § tredje stycket VSL att det är uppgiften om utsläpp av koldioxid vid drift med etanol eller fordonsgas som ska användas vid beräkning av koldioxidbeloppet. För laddhybridfordon är det koldioxidutsläppsvärdet viktad/blandad körning som finns registrerat i vägtrafikregistret och som i dag ligger till grund för beräkning av koldioxidbeloppet. Begreppet utsläpp av koldioxid vid blandad körning förekommer även

i 2 kap. 11 a § samma lag som anger vilka fordon som får skattebefrielse under fem år.

Uppgifterna om utsläppsvärdena för koldioxid vid blandad körning och viktad/blandad körning för de fordon som redan är registrerade i vägtrafikregistret baseras som tidigare nämnts på EU:s nuvarande test-körcykel, NEDC. Nya fordonstyper och nya fordon som inom kort kommer ut på marknaden, och som ska typgodkännas enligt den kommande körcykeln WLTP, kommer att i vägtrafikregistret ha uppsättningar av dubbla uppgifter om koldioxidutsläpp vid blandad körning eller viktad/blandad körning som grundas på de båda körcyklerna. För enbart bensin- eller dieseldrivna fordon kommer att finnas en uppsättning av dubbla utsläppsvärden av koldioxid vid blandad körning. Alternativbränslefordonen kommer att ha två uppsättningar av dubbla utsläppsvärden av koldioxid vid blandad körning, två värden vid drift av bensin respektive två värden vid drift med etanol alternativt fordonsgas. Det är för dessa fordon, som nämnts tidigare, uppgiften om utsläpp av koldioxid vid drift med etanol eller fordonsgas som styr beskattningen. Laddhybridfordonen kommer att ha en uppsättning av dubbla värden av koldioxid vid viktad/blandad körning.

Regeringen anser att det är rimligast att det utsläppsvärde som följer av den på EU-nivå senast antagna testkörnykeln också är den som ska få genomslag på beskattningen av fordon. För att i den situation som snart kommer att uppstå med uppsättningar av dubbla utsläppsvärden i vägtrafikregistret, undanröja eventuella tvivel kring vilket utsläppsvärde som ska ligga till grund för bestämmande av fordonsskatt så bör det införas en förtydligande bestämmelse i detta avseende. Det lämpligaste sättet att förtydliga att det är utsläppsvärdet enligt WLTP-környkeln som ska styra beskattningen är att peka ut att det är det högsta värdet som ska beaktas i det fall det i vägtrafikregistret förekommer flera uppgifter.

Med hänsyn till *Skatteverkets* och *Transportstyrelsens* synpunkter har förtydliganden gjorts på så sätt att det för alternativbränslefordonen anges att det är det högsta värdet, i det fall det förekommer flera uppgifter om utsläpp av koldioxid vid drift av etanol alternativt fordonsgas, som ska beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. För laddhybridfordon förtydligas att det är det högsta värdet, i det fall det förekommer flera uppgifter om viktad/blandad

körning, som ska beaktas vid bestämmande av fordonsskatt. För övriga fordon, som enbart kan drivas med bensin eller diesel, anges att om det finns flera uppgifter om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning ska det högsta av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Kunskapen om hur körcykeln enligt WLTP kommer att påverka fordonens utsläppsvärden är dock, som nämnts ovan, än så länge knapphändig. Regeringen anser därför att det är lämpligt att det lägsta värdet (enligt NEDC) tillämpas vid bestämmandet av fordonsskatt under en övergångsperiod fram till den 1 januari 2020 och därefter de högsta värdena enligt WLTP, se avsnitt 6.16.16.

Lagförslag

Förslaget föranleder ett fjärde stycke samt en andra mening i andra respektive tredje styckena i den nya paragrafen 1 kap. 6 b § vägtrafikskattelagen, se avsnitt 3.16.

6.16.13 Fordonsskattens storlek för motorcyklar lämnas oförändrad

Regeringens bedömning: Fordonsskatten för motorcyklar lämnas oförändrad.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslogs att fordonsskatten för motorcyklar skulle ändras från 180 till 360 kronor för ett skatteår.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet* tillstyrker att skatten för motorcyklar höjs. *Sveriges Motorcyklister* och *Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund* avstyrker att fordonsskatten för motorcyklar höjs på det sätt som föreslagits och anför bl.a. att principen två hjul-halv avgift vad gäller grundbeloppet även ska gälla i fortsättningen. Fordonsskatten kan dock höjas till 200 kronor för ett skatteår.

Skälen för regeringens bedömning: Eftersom fordonsskatten för fordon i det koldioxidbaserade systemet lämnas oförändrad bör även fordonsskatten för motorcyklar lämnas oförändrad.

6.16.14 Lätta fordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt

Regeringens bedömning: Fordonsskatten för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade lämnas oförändrad.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslogs att fordonsskatten för personbilar, lättbussar och lätta lastbilar i det viktbaserade systemet skulle höjas med ca 12 procent för dieseldrivna fordon och ca 16 procent för övriga fordon.

Remissinstanserna: Inga remissinstanser har synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: Eftersom fordonsskatten för fordon i det koldioxidbaserade systemet lämnas oförändrad bör även fordonsskatten för de fordon som beskattas inom det viktbaserade systemet lämnas oförändrad.

6.16.15 Betalning av tillkommande skatt i vissa fall

Regeringens bedömning: Gränsen för när tillkommande fordonsskatt, som föranleds av en lagändring, inte behöver betalas lämnas oförändrad.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det är positivt att beloppet för tilläggsdebitering höjs till 1 500 kronor eftersom det för såväl enskilda som myndigheten underlättar hanteringen av ändrad fordonsskatt.

Skälen för regeringens bedömning: Det är inte nödvändigt att ändra på aktuellt gränobelopp med anledning av de förslag som lämnas i denna proposition.

6.16.16 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

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

Den femåriga skattebefrielsen gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före den 1 juli 2018.

För fordon som blir skattepliktiga för första gången före den 1 januari 2020, ska i stället för vad som sägs i 1 kap. 6 b § om det högsta värdet, det lägsta värdet beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Under en övergångsperiod ska dock det lägsta koldioxidvärdet beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Remissinstanserna: *Statens energimyndighet* tillstyrker systemets start den 1 juli 2018. *Motorbranschens Riksförbund* föreslår att systemet ska träda i kraft tidigast den 1 januari 2019 för att systemet ska vara harmoniserat med EU:s regelverk gällande ny körcykel. Även *Volvo Cars* anser att regeringen antingen bör vänta med införande till 1 januari 2019 då Europeiska kommissionen, medlemsländerna och fordonsbranschen gemensamt rekommenderat att kommunikation av koldioxidvärden ska övergå till WLTP. *Volvo Cars* anser även att effekten av den nya körcykeln underskattas i promemorian. *Svenskt Näringsliv* saknar en analys av alternativ där ett eventuellt bonus–malus-system införs först när det står klart vilka effekter den kommande WLTP-körcykeln kommer att få för fordons koldioxidutsläpp. *Företagarna* föreslår att förslaget utformning bör ses över ytterligare för att undvika att det blir kontraproduktivt, att det drabbar vissa branscher särskilt hårt samt att de totala skattpålagorna för fordonsägare blir för stora. *Volksvagen Group Sverige* anser också att det finns behov av att ytterligare utreda de sammanlagda konsekvenserna av systemet, samt effekten av införandet av WLTP, både i termer av konsekvenserna för kunderna, för miljön och de statsfinansiella konsekvenserna, innan systemet eventuellt införs. *TESLA* anser att en snabb implementering bör prioriteras för att inte hämma den svenska marknaden för noll-emissionsfordon i onödan. Med ikraftträdande

enligt förslaget uppstår ett gap mellan förslag och implementering på ett och ett halvt år, som kommer att bromsa in utvecklingen på marknaden då konsumer väljer att vänta tills de nya reglerna träder i kraft.

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

Den femåriga skattebefrielsen gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före den 1 juli 2018.

Som anges i avsnitt 6.16.5 råder osäkerhet om effekterna av körcykeln WLTP. Regeringen anser därför att det är lämpligast att under en övergångsperiod använda värdena enligt körcykeln NEDC som i princip alltid är det lägsta av de två värdena. För fordon som blir skattepliktiga för första gången före den 1 januari 2020, ska därför i stället för vad som sägs i 1 kap. 6 b § om det högsta värdet, det lägsta värdet beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

6.16.17 Utvärdering av bonus–malus-systemet

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

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet*, *Transportstyrelsen*, *Trafikanalys*, *Föreningen Gröna Bilister* och *Power Circle AB* tillstyrker förslaget. *Naturvårdsverket* understryker vikten av att utvärdera bonus–malus-systemet varje år med början efter att systemet fungerat i ett år då det är mycket svårt att konsekvensanalysera det föreslagna bonus–malus-systemet innan det har införts. *Naturvårdsverket* och *Transportstyrelsen* anser också att det är viktigt att man redan nu pekar ut

vem som ska ansvara för utvärderingen. Statens energimyndighet anser att det bör fastläggas vilka aspekter utöver effekterna på importen av lätta fordon som ska utvärderas. Power Circle AB föreslår att en första kontrollstation bör äga rum redan i början av 2019. *Konjunkturinstitutet* menar att det finns ett stort behov av tidig utvärdering samt en beredskap för att justera systemets styrka och utformning. *Föreningen Elbil Sverige* föreslår att systemet bör utvärderas efter två år. Nivåerna för den årliga koldioxid-skatten kan behöva justeras vid införande av WLTP. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ställer sig bakom regeringens bedömning av behovet av en tidig utvärdering, med tillägget att uppföljning även bör göras i ett senare skede, eftersom effekterna av systemet kan uppstå på längre sikt. *E.ON Sverige AB* föreslår regelbundna uppföljningar där det ges möjligheter att justera systemets parametrar, för att säkerställa att systemet styr mot de uppsatta målen om en fossiloberoende fordonsflotta. *Elbillsalliansen Nissan-Renault* förespråkar en första kontrollstation efter ett år och efter det ett system med en överblickbar och kontinuerlig treårshorisont, där förändringar sker med tre års varsel.

Skälen för regeringens bedömning:

Regeringens förslag bedöms sammantaget stimulera till val av mer miljöanpassade lätta fordon. Detta bedöms på sikt leda till lägre totala koldioxidutsläpp från transportsektorn. Bonus-malus-systemet kan därför bli ett viktigt komplement till bränsleskatterna och andra styrmedel för att kunna nå det föreslagna målet om att minska vägtrafikens utsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Det finns dock uppenbara svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon, och hur det sedan påverkar koldioxidutsläppen från transportsektorn i sin helhet, som beror på en rad ytterligare faktorer. Några sådana faktorer är oljepris, teknisk utveckling, införandet av nya styrmedel, förändrad miljölagstiftning, samt den allmänna konjunkturutvecklingen. En annan faktor som kan påverka koldioxidutsläppen från transportsektorn är om den totala fordonsparken ökar eller om handeln med äldre fordon mellan Sverige och andra EU-länder ökar.

Det bedöms viktigt att ett bonus-malus-system som ska styra mot en fossiloberoende

fordonsflotta, och i förlängningen minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn, inte leder till en nettosubventionering av nybilsköp. Motivet till bonus-malus-systemet är inte heller att stärka statsfinanserna. Som nämns ovan är det däremot av många anledningar svårt att prognosticera hur förslaget kommer att påverka andelen miljöanpassade fordon. Något som belyser detta är att anslagen till den nuvarande supermiljöbilsbonusen behövt höjas under innevarande budgetår för att efterfrågan på supermiljöbilar överträffat tidigare prognoser. Osäkerheten i bedömningen gör att systemet initialt är utformat så att intäkterna från den förhöjda fordonskatten (malus) bedöms överstiga kostnaderna för bonusutbetalningar. För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel, som på sikt är offentligfinansierat neutralt, bör en utvärdering genomföras i ett tidigt skede efter att bonus-malus-systemet har trätt ikraft.

6.16.18 EU-rättsliga aspekter

Lagförslagen anmäls 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 nämnda direktiv kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte.

6.16.19 Konsekvensanalys

Utredningens huvudförslag om ett bonus-malus-system för lätta fordon syftar till att påverka köparnas val av fordon. Förslagen innebär justeringar av utredningens förslag. Utredningens förslag kan därmed ses som alternativa handlingsalternativ. Till exempel föreslås en annorlunda utformning av det förhöjda koldioxidbeloppet. Genom det föreslagna bränsletillägget skapas ett mer logiskt fordonskattesystem, vilket bedöms underlätta framtida förändringar i bonus-malus-systemet. Förändringar på sikt bedöms också vara lämpliga inom det befintliga koldioxidbaserade fordons-

skattesystemet och inom det viktbaserade fordonsskattesystemet. Utöver justeringarna avseende den förhöjda fordonsskatten avser regeringen också föreslå ändringar avseende bonus med en ny förordning som bygger på nuvarande förordning om supermiljöbilspremie, de förslag som utredningen lämnat samt synpunkter som remissinstanserna framfört vid remitteringen av utredningens förslag. Det är jämfört med gällande rätt som förändringarna är beskrivna i konsekvensanalysen och detta bör ses som ett nollalternativ. Konsekvensanalysen redovisar förslagens effekter för företag i den omfattning som är nödvändig i det aktuella lagstiftningsärendet och avseende de aspekter som ska belysas enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det sker mot bakgrund av tillgängliga uppgifter och i den omfattning som är möjlig. *Regelrådet* finner brister i redovisningen, exempelvis när det gäller alternativa lösningar, påverkan på andra kostnader och verksamhet samt särskilda hänsyn till små företag. *Trafikanalys* och i viss utsträckning *Motorbranschens Riksförbund* efterfrågar en bredare analys av hur förslaget påverkar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. *BIL Sweden* och *Volkswagen Group Sverige* saknar en analys av hur bonus-malus-systemet kan bidra till målet om att utsläppen från transporterna ska minska med 70 procent till 2030. Regeringens bedömning är att konsekvensanalysen med nuvarande innehåll och omfattning uppfyller gällande krav på konsekvensanalyser. De föreslagna förändringarna påverkar inte fordon som blivit skattepliktiga för första gången före 1 juli 2018 eller har fordonsår före 2018, vilket är en skillnad gentemot tidigare promemoria.

Konsekvenser för lätta fordon som omfattas av bonus-malus-systemet

Bensin- och dieseldrivna fordon som omfattas av bonus-malus-systemet får ett förhöjt koldioxidbelopp under fordonets första tre år. Förslaget innebär ett koldioxidbelopp som är totalt 82 kronor per gram koldioxid (inklusive 22 kronor genom den ordinarie fordonsskatten) för lätta fordon med utsläpp över 95 och upp till och med 140 gram koldioxid per kilometer. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon med koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer förslås att ett tillkommande belopp om

25 kronor per gram över 140 läggs till det totala koldioxidbeloppet. Det maximala beloppet per gram utgår därmed med 107 kronor och tas ut för utsläpp över 140 gram. För nya bensin- och dieselfordon sänks också gränsen för när koldioxidbeloppet börjar tas ut från 111 till 95 gram koldioxid per kilometer. Detta innebär för bensinfordon en ytterligare höjning med som mest 352 kronor per år. För dieseldrivna fordon med fordonsår 2018 eller senare och som blir skattepliktiga för första gången efter den 1 juli 2018 gör övergången från den nuvarande utformningen av bränslefaktorn till det nya bränsletillägget att effekten av den förändrade beskattningen på olika fordon inte är lika tydlig. Samtliga dieseldrivna fordon i bonus-malus-systemet kommer i och med omläggningen att få ett tillägg till fordonsskatten som är proportionerligt med fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. Bränsletillägget kommer även att användas vid beräkning av fordonsskatten för fordon som efter tre år av förhöjd fordonsskatt återgår till en lägre skatt år fyra.

Utredningen föreslog ett förhöjt koldioxidbelopp på 80 kronor per gram koldioxid utöver 95 gram under tre år. För nya bensin- och dieseldrivna fordon innebär alltså nuvarande förslag förändringar gentemot utredningens betänkande. Inte heller fordon med koldioxidutsläpp per kilometer på 95 gram eller lägre påverkas i denna del av de föreslagna förändringarna (nya dieseldrivna lätta fordon påverkas dock av att bränslefaktorn omarbetas till ett bränsletillägg). Till exempel skulle ett nyregistrerat dieseldrivet fordon som uppfyller kraven för Euro 6 med ett koldioxidvärde på 130 gram per kilometer få 6 225 kronor i total fordonsskatt under de tre första åren enligt utredningens förslag utan viktdifferentiering ($360 + 80 * (130 - 95) * 1,97 = 6\,225$). Det nyregistrerade fordonet har i det nuvarande systemet för fordonsskatt en årlig fordonsskatt på 2 094 kronor. Med nuvarande förslag uppgår den förhöjda fordonsskatten samt ordinarie fordonsskatt under bilens tre första år till 5 238 kronor per år [$360 + 82 * (130 - 95) + 13,52 * 130 + 250$].

Bl.a. *Trafikanalys* har konstaterat att utredningens betänkande saknar konsekvensanalys utifrån att lätta lastbilar och lätta bussar med förslagens utformning kommer att få en betydande skattehöjning jämfört med dagens system. För en typisk nyare lätt lastbil (de är

oftast dieseldrivna) innebär förslaget att den årliga fordonsskatten år 1–3 uppgår till knappt 10 000 kronor. För en större lätt lastbil med skattevikt mellan 3 och 3,5 ton skulle skatten uppgå till 15 000–20 000 kronor per år i och med utredningens förslag och kommer enligt nuvarande förslag att uppgå till ungefär 15 000 kronor per år under de tre första åren.

För ytterligare exempel på hur förslaget om ett förhöjt koldioxidbelopp påverkar den totala fordonsskatten för fordon som blir skattepliktiga för första gången efter den 1 juli 2018 och med fordonsår 2018 eller senare, se tabell 6.16 nedan. I tabellen framgår den totala fordonsskatten för ett antal olika fordonstyper under fordonets tre första år och vad detta innebär i termer av förhöjd fordonsskatt. Den förhöjda fordonsskatten omfattar endast lätta fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare och är ett tillägg till den fordonsskatt de får efter tre år.

Tabell 6.16 Exempel på förhöjd fordonsskatt

Gäller för lätta fordon med fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare (kronor per år)

Fordon	Föreslagen total fordonsskatt år 1-3 ¹	Varav förhöjd fordonsskatt år 1-3
Bensindriven (95 g/km)	360	0
Bensindriven (111 g/km)	1 672	1 312
Bensindriven (150 g/km)	5 120	3 902
Bensindriven (200 g/km)	10 470	8 152
Dieseldriven (95 g/km)	1 894	0
Dieseldriven (111 g/km)	3 423	1 312
Dieseldriven (150 g/km)	7 398	3 902
Dieseldriven (200 g/km)	13 424	8 152

¹Föreslagen fordonsskatt år 1-3 inkluderar även förändringar av ordinarie fordonsskatt från år 4.

Förslaget om att slopa den femåriga skattebefrielsen för mer miljöanpassade lätta fordon påverkar inte de fordon som redan är i trafik. Däremot kommer inga nya fordon att få skattebefrielsen efter förslagets ikraftträdande. De fordon som drivs av annat bränsle än dieselbränsle och som får befrielsen har ofta relativt låga utsläpp av koldioxid per kilometer och betalar därmed enbart grundbeloppet om 360 kronor i årlig fordonsskatt. För framtida köpare av sådana fordon innebär förändringen en ökad fordonsskatt med totalt 1 800 kronor under fordonets fem första år i trafik. Fordon

som inte kan drivas på dieselbränsle utgjorde ca 40 procent av alla nyregistrerade lätta fordon som kvalificerade sig för fordonsskattebefrielse 2015. För dieseldrivna fordon är värdet av befrielsen högre eftersom fordonsskatten för dessa innehåller ytterligare komponenter. Värdet av fordonsskattebefrielsen för dieseldrivna fordon skulle med den gamla utformningen av bränslefaktorn ofta uppgå till ca 1 100 kronor per år eller 5 500 kronor för fem år. Efter förändringarna bedöms det hypotetiska värdet av fordonsskattebefrielsen för dieseldrivna fordon till ungefär 1 800 kronor per år eller 9 000 kronor under samtliga fem år.

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

Förändringar av bonus

Regeringen har för avsikt att utforma bonusen på följande sätt. Det högsta bonusbeloppet på 60 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Från nollemission minskar sedan bonusen linjärt med 833 kronor per ytterligare gram i fordonets koldioxidvärde upp till ett utsläppsvärde på 60 gram koldioxid per kilometer. Här utgår bonus med 10 000 kronor. Detta innebär att fordon med koldioxidutsläpp under 48 gram per kilometer kan få en högre bonus än tidigare. För fordon med koldioxidutsläpp på 49–50 gram per kilometer sänks i stället bonusen något. Då gränsen för när bonus ska utbetalas avses höjas från 50 till 60 gram koldioxid per kilometer får även fordon i detta intervall enligt förslaget en bonus. Slutligen ska även gasbilar berättigas en bonus med minst 10 000 kronor.

Offentligfinansiella effekter

Sammantaget bedöms förslagen öka skatteintäkterna 2018 med 0,45 miljarder kronor (halvårseffekt), 1,34 miljarder kronor 2019 och 2,22 miljarder kronor 2020. Klimatbilbonusen bedöms preliminärt kräva ett begränsat anslag andra halvåret 2018 då premien avses betalas ut med sex månaders fördröjning. För 2019 bedöms kostnaderna för bonus preliminärt uppgå till ca 1,25 miljarder kronor. Bonusmalus-systemet bedöms totalt ge ett överskott

2018 med 0,43 miljarder kronor och 2019 med 0,09 miljarder kronor. Som vidare diskuteras nedan är osäkerheten i bedömningen relativt stor. Effekterna redovisas i tabell 6.17.

Tabell 6.17 Intäkter från malus i förhållande till prognosticerade kostnader för bonus

miljarder kronor

	2018	2019	2020
Intäkt malus ¹	0,45	1,34	2,22
Prognosticerad kostnad bonus ²	0,02	1,25	1,64
Summa	0,43	0,09	0,58

¹ Intäkten från malus ingår effekten av att fordonsskattebefrielsen slopas.

² I kostnaden för bonus ingår ökade administrationskostnader för Transportstyrelsen.

En fordonstillverkare som vill lansera en ny fordonstyp på marknaden måste med beaktande av olika tekniska krav få ett typgodkännande för fordonstypen. EU:s nuvarande testkörnykel, den s.k. NEDC (New European Driving Cycle) används när bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ska bestämmas för typgodkännandet. Globalt har precis ett arbete avslutats med att ta fram en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp. Metoden kallas Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Fordon med typgodkännanden efter den 1 september 2017 och alla nya fordon som registreras efter den 1 september 2018, med undantag för vissa s.k. slutserieundantag, kommer att typgodkännas med den nya környkeln. Under en övergångsperiod kommer de fordon som typgodkänns att ha både ett värde för NEDC och ett värde för WLTP. Då testproceduren är tids- och resurskrävande kommer sannolikt NEDC-värdena vara beräknade från det uppmätta WLTP-värdet för många bilmodeller. Det är än så länge mycket osäkert exakt hur de uppmätta utsläppen av koldioxid kommer att påverkas när den nya testkörnykeln införs. Det är dock möjligt, mot bakgrund av att testnykeln införs för att bättre motsvara verkliga körförhållanden, att utsläppsvärdet för koldioxid i genomsnitt kommer att öka. Vid beräkningen av de offentligfinansiella effekterna antas därför för nya fordon att WLTP i genomsnitt leder till tio procents högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med den nuvarande környkeln från och med 2020. För åren innan dess tas hänsyn till att uppmätta eller beräknade NEDC-värden kommer att ligga till grund för beskattning.

Med en statisk beräkning skulle nya intäkter från den förhöjda fordonsskatten vara liknande för varje enskilt år. Utredningen bedömer dock att intäkterna sjunker över tid till följd av att nya fordon i genomsnitt kommer att ha lägre utsläpp av koldioxid per kilometer. Ett sådant antagande bedöms rimligt givet den historiska utvecklingen samt systemets styrfunktion mot fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer. Antagandet är ett avsteg från Finansdepartementets beräkningskonventioner om fasta skattebaser. Vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer.

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

Effekter för företag och enskilda

Kostnadsökningen som förslaget föranleder utgörs huvudsakligen, för både företag och hushåll, av den förhöjda fordonsskatten för bensin- och dieseldrivna fordon som omfattas av bonus-malus-systemet, under fordonets tre första år i trafik. Kostnadsökningen för nybilsköparna motsvarar aggregerat ungefär skillnaden mellan statens intäkter från malus och kostnader för bonus. Den förhöjda fordonsskatten bedöms

i högre grad belasta företag än hushåll eftersom de i större utsträckning köper nya fordon. Drygt 60 procent av de ökade kostnaderna bedöms i första ledet falla på företag. Detsamma gäller bonusen där företag bedöms få en större del av de totala utbetalningarna än hushållen. Förslagen innebär flera förändringar av intresse för såväl företag som hushåll. Informationsinsatser som uppmärksammar och tydliggör dessa förändringar är viktiga både för de aktörer som berörs och för att förslaget ska leda till önskad styreffekt. *Skatteverket* och *Transportstyrelsen* bedöms vara bäst lämpade att avgöra hur dessa bör utformas. Med hänsyn till den stora investering som en ny bil är för såväl många företag som för den enskilde bedöms att förslaget ska träda i kraft den 1 juli 2018 i stället för som utredningen föreslår den 1 januari 2018. Genom detta ges försäljare, leverantörer och köpare av nya lätta fordon mer tid att anpassa sig, och förhålla sig, till de föreslagna förändringarna.

År 2015 var ca en miljon personbilar registrerade på juridiska personer. Ägare av nyregistrerade personbilar antas till 60 procent vara juridiska personer. Enligt *Trafikanalys* ägdes ungefär 18 procent av alla lätta lastbilar av fysiska personer, 79 procent användes i firmabilstrafik och 3 procent i användes i yrkesmässig trafik. Nya lätta lastbilar registreras företrädesvis av företag. Utifrån företagsdatabasen Frida bedöms att knappt 250 000 företag äger minst ett lätt fordon och därmed berörs av förslaget. Här bortses dock ifrån enskilda näringsidkare som äger personbilar. Knappt 90 procent av företagen som äger minst ett fordon har mindre än tio anställda, men de innehar endast 50 procent av de företagsägda lätta fordonen.

Tabell 6.18 Antal företag¹ och totalt antal fordon uppdelat efter företagets antal anställda

Antal anställda	Antal företag med minst ett lätt fordon	Totalt antal fordon
0-10	207 000	344 000
11-49	25 000	143 000
50-199	4 000	85 000
200+	1 000	106 000
Summa	237 000	678 000

Källa: Företagsdatabasen Frida och bearbetning finansdepartementet
¹Bortser från personbilar ägda av enskilda näringsidkare.

Ägandet av fordon är utspridda på många branscher, dessutom används över en kvarts miljon fordon som ägs av juridiska personer som

förmånsbilar vilket gör det svårt att säga i vilken bransch fordonet faktiskt används. Några näringar som har relativt många företagsägda lätta fordon är dock jord- och skogsbruket, olika byggverksamheter, vård- och omsorg och transportverksamhet där bland annat taxiverksamhet ingår. I SNI-koden 49.3 (Annan landtransport, passagerartrafik) ingår förutom taxitrafik även kollektivtrafiken som Svensk kollektivtrafik efterfrågat ytterligare konsekvensanalys för. Totalt finns knappt 27 000 lätta fordon fördelat på ungefär 10 000 företag under denna kod. Hur den förhöjda fordonsskatten för nya fordon påverkar kollektivtrafiken beror på vilka fordon som väljs vid nybilsköp och hur ofta fordonen byts ut. Om fordonen i genomsnitt antas ha koldioxidutsläpp på 130 gram per kilometer och byts ut vart fjärde år skulle den ytterligare kostnaden för förhöjd fordonsskatt uppgå till ca 20 miljoner kronor per år.

Fordonsskatt ska i normalfallet betalas för ett skatteår men om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas fordonsskatten upp i tre skatteperioder (2 kap. 5 § VSL). Förslaget med förhöjd fordonsskatt under bilens första tre år i trafik innebär att fler kommer behöva betala fordonsskatt uppdelat på tre skatteperioder. För företagen innebär detta en ökad administrativ börda med två ytterligare betalningstillfällen per år. Hur många fordon som registreras efter den 1 juli 2018 som i och med förslaget om förhöjd fordonsskatt får ett totalt skattebelopp över 3 600 kronor per år men inte annars skulle haft det är svårbedömt. Det torde dock röra sig om en betydande andel av de ca 300 000–450 000 nya lätta fordon som årligen registreras.

Förutom de potentiellt ökade kostnaderna företagen får av förhöjd fordonsskatt vid nybilsköp och den administrativa kostnad som uppstår vid ett uppdelande av skatteperiod bedöms inga andra kostnader för företag som äger fordon uppstå. Fordonsskatt utgår enligt samma regelverk och skattenivå oavsett företagets storlek. *Regelrådet* finner konsekvensanalysen bristfällig, bl.a. därför att särskild hänsyn till små företag inte diskuterats. Förslaget förväntas dock 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.

Införandet av ett bonus–malus-system där den totala fordonsskatten är högre på nya lätta fordon än vad den är för äldre lätta fordon kan som flera remissinstanser påpekat och utredningen även konstaterat ge förändringar på andrahandsmarknaden. Till exempel kan det göra import av äldre lätta fordon med höga koldioxidutsläpp mer attraktivt eftersom de har lägre fordonsskatt än nya lätta fordon med samma koldioxidutsläpp per kilometer. Det är svårt att bedöma hur förslaget förändrar valet vid ett köp mellan en äldre bil med lägre skatt jämfört med en nyare bil med högre skatt. Det är därför viktigt att vid den framtida utvärderingen av bonus–malus-systemet beskriven i avsnitt 6.16.17 analysera hur förändringarna påverkat importen av begagnade lätta fordon.

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

För tillverkare och återförsäljare vars fordon har relativt sett låga koldioxidutsläpp kan förslaget leda till att de möter en ökad efterfrågan. Andra tillverkare kan komma att möta en minskad efterfrågan. Antalet nya bilar som säljs kan också komma att påverkas. När ett bonus–malus-system infördes i Frankrike var detta en av effekterna. Regeringen avser föreslå en höjning av den maximala bonusen jämfört med dagens supermiljöbilspremie från 40 000 till 60 000 kronor. I vilken utsträckning bonus till

nya fordon kan leda till en större bilpark är svårt att säga men frågeställningen bör ingå i den framtida utvärderingen. Bl.a. Regelrådet har efterfrågat en vidare analys av effekterna för fordonsindustrin. Nybilsförsäljningen varierar med bl.a. konjunkturen och är för närvarande stark. Det har enbart enstaka år under den senaste tioårsperioden sålts under 300 000 nya personbilar. Nybilsköpare kan ha olika typer av behov och preferenser och många biltillverkare har olika modeller samt tekniker för att tillgodose detta. Biltillverkarna har även, som bl.a. *Konjunkturinstitutet* påtalat, EU:s skärpta krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya bilar att förhålla sig till. Sammantaget bedöms därför inte de föreslagna förändringarna vara av sådan karaktär att de behöver påverka den svenska fordonsindustrin i någon större utsträckning, i termer av generella arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Utvecklingen av bilparkens sammansättning kommer dock att vara en viktig komponent i den utvärdering av systemet som föreslås i ett tidigt skede efter införandet.

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

Som påpekats av flera remissinstanser påverkar förslaget att slopa den femåriga fordonsskattebefrielsen vad som har kommit att definieras som en miljöbil. Definitionen kan inverka på vilka krav som ställs vid offentlig upphandling av transporttjänster och vid inköp av fordon. Miljöbilsdefinitionen kan även påverka vilka fordon som köps in av företag som har en miljöbilspolicy. Det påverkar även ekonomin i att välja framförallt lätta diesel-

fordon med relativt låga koldioxidutsläpp per kilometer. Det finns därmed anledning att återkomma i fråga om möjligheterna att hitta en annan definition av vad som avses med en miljöbil.

Effekter på ekonomisk jämställdhet och jämlikhet

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

Det finns även skillnader mellan län, till exempel när det gäller koldioxidutsläpp från nya fordon. Länet med den lägsta genomsnittliga nivån var Gotland och länen med de högsta nivåerna var Jämtland och Norrbottens län. Nya fordon registreras också i olika utsträckning i olika delar av landet. I förhållande till befolkningens mängd sker en relativt stor andel av nyregistreringarna i Stockholms län, Västra Götalands, Hallands och Jönköpings län. Av fordonen som främst kan antas få bonus, dvs. elbilar och laddhybrider registrerades nästan hälften i Stockholms län 2016. Nyregistreringen av gasbilar är något mer utspridd men en stor andel av registreringarna skedde i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. Vad gäller bonusdelen bedöms inte förändringarna gentemot dagens supermiljöbilspremie föranleda några betydande fördelningsmässiga effekter.

Någon närmare analys av hur olika inkomstgrupper kommer anpassa sina val av bil till de nya relativkostnader som förslaget medför har inte kunnat göras. Däremot kan konstateras att hushåll med relativt höga inkomster svarar för en

större del av inköpen av nya bilar. Det bedöms därför att det ökade skatteuttaget i denna del främst kommer beröra hushåll i den övre delen av inkomstfördelningen. Sett till den ekonomiska jämlikheten i stort bedöms dock förslaget få en mycket begränsad effekt.

Effekter på miljön

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

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

Nya fordons koldioxidutsläpp per kilometer har sjunkit under flera decennier tack vare att bränsleeffektiviteten ökat kontinuerligt. Sedan år 2000 har medelutsläppen från nya personbilar minskat från 197 gram per kilometer till 127 gram per kilometer 2015. Utvecklingen påskyndas av utsläppskrav på EU-nivå och att el- och laddhybridteknologi blir alltmer ekonomiskt konkurrenskraftig. Nyregistreringarna av supermiljöbilar, d.v.s. bilar som har ett koldioxidutsläpp på högst 50 gram per kilometer ökar

kraftigt. Under 2015 betalades supermiljöbilspremier ut till 8 766 bilar, vilket är en ökning med nästan 200 procent jämfört med 2014. Utredningen beräknar att försäljningen av antalet bonusberättigade bilar kommer att öka till ca 68 000 om året 2022.

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

Förslagen avviker från utredningens förslag bl.a. genom att bränslefaktorn omarbetats till ett bränsletillägg för dieselfordon som omfattas av bonus-malus-systemet. Denna utformning tillsammans med sloandet av den femåriga fordonskattebefrielsen innebär att samtliga dieselfordon med fordonsår 2018 eller senare och skattepliktiga för första gången efter den 1 juli 2018 kommer att ha en koldioxidrelaterad fordonskatt. Dessutom föreslås en ytterligare förhöjd fordonskatt för nya bilar med höga koldioxidutsläpp. Med dessa ändringar bedöms att bonus-malus-systemet tydligare styr mot fordon med lägre koldioxidutsläpp jämfört med utredningens förslag.

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

Förslagen bedöms sammantaget stimulera till val av mer miljöanpassade lätta fordon. Detta bedöms leda till lägre totala koldioxidutsläpp från transportsektorn. Då lägre förbrukning ofta

kan kopplas till lägre utsläpp av kväveoxider, allt annat lika, så kan förslaget indirekt även leda till lägre utsläpp av kväveoxider. Det finns dock som diskuterats i avsnitt 6.16.17 svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon. Det är därför viktigt att vid den framtida utvärderingen av bonus-malus-systemet analysera hur förändringarna påverkat nybilsköparen men även hur systemet påverkat de totala utsläppen från transportsektorn.

Som framgår ovan leder förslaget, allt annat lika, till incitament för konsumenten att välja en mindre och lättare bil eftersom koldioxidutsläppen, och därmed fordonskatten, är lägre för dessa fordon. Detta kan ha konsekvenser även på andra politiska mål, bl.a. för det transportpolitiska målet om ökad trafiksäkerhet (den s.k. nollvisionen). Utredningen konstaterade att förslagets effekt på trafiksäkerhet är svårbedömd och komplex. Trots att tyngre bilar i allmänhet anses vara mer säkra för passagerarna (det är oftast de tyngre och större bilarna som först och främst utrustas med nya säkerhetslösningar), blir skillnaderna mellan små och stora bilar allt mindre över tid. Samtidigt kan mindre och lättare bilar begränsa skadan vid kollisioner med andra fordon och oskyddade trafikanter, jämfört med bilar som är både högre och tyngre. De tekniska säkerhetslösningarna kan även innebära att bilens vikt ökar. Den totala effekten på trafiksäkerheten av att mindre bilar ersätter större bilar är därför inte självklar.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget föranleder något högre kostnader för systemutveckling för Transportstyrelsen i och med att bränslefaktorn omarbetas till ett bränsletillägg. Förslaget till nytt bonus-malus-system för nya lätta fordon innebär ökade kostnader för Transportstyrelsen. De föreslagna förändringarna av beskattningen av fordon innebär främst justeringar av nuvarande system, skatteförändringarna tillsammans med de föreslagna justeringarna av nivåerna och formerna för bonus är dock många. Transportstyrelsen bedömer att det sannolikt kommer behövas mer resurser för att genomföra nödvändiga anpassningar och förändringar i myndighetens IT-system, vid införandet av bonus-malus-systemet än de första bedömningarna visade. Regeringen föreslår därför i denna proposition att Transportstyrelsens

förvaltningsanslag ökas med 17 miljoner kronor 2018 och beräknar att anslaget ökas med 5 miljoner kronor 2019–2022, 4 miljoner kronor 2023 och 3 miljoner kronor från och med 2024. I dag sker utbetalningen av supermiljöbilspremierna genom manuell hantering. De över tid ökade volymerna av bonusberättigade fordon och bonus–malus-systemet som kan öka antalet bonusfordon ytterligare kräver en högre grad av automatisering. Kostnader för systemtekniska åtgärder för att möjliggöra det ingår i beräkningarna såväl direkta kostnader som kostnader för investeringar.

Skatteverket bedömer att förslagen för myndigheten medför en engångskostnad om 150 000 kronor samt en löpande årlig kostnad om 200 000 kronor. Kostnaderna består i huvudsak av förändringar av blanketter, broschyrer och information på webben samt ökad mängd ärenden och frågor till följd av att vissa fordon ska betala malus. Kostnaderna ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

6.17 Indexering av miljöskatter

6.17.1 Ärendet och dess beredning

Inom Finansdepartementet har promemorian Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2018 tagits fram (Fi2017/01244/S2). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 14, avsnitt 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 14, avsnitt 2*. Förslagen har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 14, avsnitt 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2017/01244/S2).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 1 juni 2017 att inhämta lagrådets yttrande över de lagförslag

som finns i *bilaga 14, avsnitt 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 14, avsnitt 5*. Lagrådet har inte haft några synpunkter på förslagen om indexering.

6.17.2 Bakgrund och gällande rätt

Skatt på naturgrus infördes den 1 juli 1996 och regleras i lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus. Syftet med skatten är att åstadkomma bättre hushållning med en icke förnybar resurs och påskynda utvecklingen mot användning av alternativa material (prop. 1995/96:87). Skatt ska betalas för brutet naturgrus om utvinningen sker för annat ändamål än markinnehavarens husbehov och utvinningen sker med stöd av särskilda tillstånd. Den som exploaterar en naturgrustäkt är skattskyldig. I vissa fall kan en tillståndshavare bli solidarisk skattskyldig tillsammans med exploitören. Skatten uppgår till 15 kronor per ton naturgrus. Sedan skatten infördes har den höjts tre gånger. Den senaste höjningen var från 13 till 15 kronor och trädde i kraft den 1 augusti 2015. Höjningen motiverades med att det var en justering med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen eftersom skatten inte hade höjts sedan 2006.

Lagen om skatt på avfall (1999:673) infördes den 1 januari 2000. Avfallsskatten är ett bland många styrmedel på avfallsområdet som syftar till att styra avfall från deponering mot andra sätt att hantera avfall i enlighet med avfallshierarkin som slagits fast i EU:s avfallsdirektiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv) och införts i miljöbalken. Avfallsskatten styr direkt för att minska deponering och indirekt mot minimering av avfall och materialåtervinning av avfall.

Skatt tas ut på avfall som förs in till avfallsanläggningar eller uppkommer på industri- anläggningar, där mer än 50 ton avfall per år deponeras eller förvaras mer än tre år. Avfallsskatten är utformad så att alla skattskyldiga betalar 500 kronor i skatt per ton avfall som deponeras oavsett avfallsslag. Ett flertal olika avfallsslag och behandlingsformer är skattebefriade. Skattesatsen har höjts fyra gånger sedan den infördes. Avfallsskatten höjdes senast från 435 till 500 kronor per ton avfall. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2015. Som skäl för höjningen angavs att skatten inte hade höjts