

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Helena Johansson

Remiss – ”Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon”

Transportstyrelsen har givits möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet ”Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon” (Fi2016/01680/S2).

Transportstyrelsen ser övervägande positivt på de förslag som lämnas i utredningen. Förslagen innebär visserligen behov av en hel del ändringar i nuvarande system men Transportstyrelsen bedömer att förslagen är fullt genomförbara. Emellertid finns det i ett flertal av förslagen delar som myndigheten har synpunkter på. Nedan följer en presentation av synpunkter av ett förslag i sänder, i detta är förslaget om bonus skilda från det gällande malus. Remissvaret avslutas med några generella reflektioner.

Bonus

Transportstyrelsen har inte några synpunkter på förslaget att införa ytterligare trappsteg i supermiljöbilsbonusen. Myndighetens bedömning är att det är möjligt att hantera ytterligare trappsteg om det skulle bli aktuellt. Däremot anser Transportstyrelsen att det är ett problem att det föreslagna tillvägagångssättet vid utbetalning av supermiljöbilsbonusen är detsamma som idag gäller för supermiljöbilspremien. I nuvarande handläggning av premien ska Transportstyrelsen bevaka nyttillkomna påställda supermiljöbilar i vägtrafikregistret, som är berättigade till supermiljöbilspremie. Utifrån denna uppgift skickar sedan myndigheten ut en förfrågan till ägaren av aktuell bil gällande huruvida fordonet fått något annat statligt eller kommunalt stöd. Efter att en bekräftelse om att så inte är fallet kommit in betalas premien ut. Detta är ett kostsamt administrativt tillvägagångssätt i och med att det för med sig ett flertal manuella moment i ärendehandläggningen. Kostnaden för administrationen av bonusdelen beräknas uppgå till ca tre miljoner kronor. Denna kostnad återfinns inte i

utredningen. Således bör den komplettera det belopp som anges under avsnitt 11.6.3.

Givet att avsikten med bonus-malus-systemet, att öka försäljningen av bilar med låga utsläpp, uppfylls ser vi en risk att behovet av personella resurser som krävs för att möta ett påtagligt ökat antal utbetalningar av supermiljöbilsbonus kan komma att bli betydligt större än idag. I motsvarande grad kan kostnaderna för administration av bonusen förväntas öka. Transportstyrelsen bedömer det som möjligt men resurskrävande och kostsamt att automatisera några av de manuella momenten i dagens ärendehandläggning. Transportstyrelsen föreslår därför två alternativa upplägg. Båda lägger ett något större ansvar på den enskilde som köper en supermiljöbil samtidigt är det mindre resurskrävande och ger bättre möjlighet till automatisering av bonusutbetalningar.

Alternativ 1: Fordonsägaren till en supermiljöbil åläggs att anmäla till Transportstyrelsen inom en viss tid om annat statligt eller kommunalt stöd erhållits. Kommer inte en sådan anmälan in betalas supermiljöbilsbonusen ut. Det skulle innebära att handläggningen av utbetalningen kan effektiviseras vad gäller personella resurser. Bestämmelser om ansvar för fordonsägaren bör då kombineras med bestämmelser om möjlighet för Transportstyrelsen att återkräva felaktigt utbetald bonus om det i senare skede att annat statligt stöd utbetalats.¹

Alternativ 2: Fordonsägaren får ansöka om utbetalning av supermiljöbilsbonusen i likhet med vad som gäller för utbetalning av elbusspremie enligt förordningen (2016:836) om elbusspremie. Även då ser Transportstyrelsen ett behov av bestämmelser som möjliggör återkrav på andra grunder än felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret.

Skulle Transportstyrelsens förslag enligt ovan inte godtas ser myndigheten ändå ett behov av ett tillägg i bestämmelserna i förordningen om supermiljöbilsbonus som möjliggör för myndigheten att återkräva utbetald supermiljöbilsbonus om den bestämts felaktigt på grund av felaktiga eller vilseledande uppgifter av fordonsägaren angående uppgift om utbetalning av annat statligt eller kommunalt stöd eller annan orsak. I nuvarande form kan Transportstyrelsen endast återkräva felaktigt utbetald supermiljöbilspremie om det beror på felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen vill också upplysa om att myndighetens analyser visar att ca 400 fordon (ca 5%) av de supermiljöbilar som registrerats juni 2015 till maj 2016, exporterats utomlands kort efter att supermiljöbilspremien

¹ Jfr bestämmelser om utbetalning, återbetalning och återkrav i förordningen (2016:836) om elbusspremie

utbetalats. Enligt uppgift från Holländska myndigheter är det möjligt att erhålla ytterligare en bonus för dessa bilar vid import. Det kan därmed misstänkas att åtminstone en del av dessa fordon köpts på spekulation. Mot bakgrund av detta kan det vara relevant att överväga en tidsgräns för ägande som måste passeras innan supermiljöbilsbonus betalas ut.

Malus

Utredningen presenterar två förslag gällande malus. I det första förslaget beaktas endast CO₂ emissioner. I det andra sätts dessa differentierade på vikt. I remissvaret till utredningen om Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)² angav Transportstyrelsen att båda förslagen är genomförbara men att alternativet med viktdifferentiering kräver mer resurser för att genomföra. Denna bedömning kvarstår. Möjligen finns det ur ett pedagogiskt perspektiv fördelar med ett icke viktbaserat system. Det blir då ett direkt förhållande mellan fordonsskatt och CO₂- emissioner vilket fordonsägaren tämligen enkelt kan beräkna själv.

Oavsett vilket alternativ som väljs ser Transportstyrelsen positivt på att det föreslagna malus-systemet bygger på nuvarande system för CO₂-differentiering.

CO₂- differentiering för MC

Under bonus-malus utredningen fördes dialog mellan utredningen och Transportstyrelsen gällande möjligheten att införa en CO₂-differentiering för motorcyklar. Uppgiften om CO₂ är obligatorisk från och med 1 januari 2016 avseende nya typer av nya fordon. Gamla typer av nya fordon omfattas inte av obligatoriet. Detta innebär att trots att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att skyndsamt föra in uppgift om CO₂ för motorcyklar i vägtrafikregistret kommer det dröja innan uppgiften blir generell. Under denna tid måste CO₂ utsläpp bedömas utifrån en beräkningsformel – sk. skäligen grund. Formeln tas fram genom att analysera CO₂ nivåer för likvärdiga fordon. Då en begränsad andel motorcyklar inledningsvis kommer ha ett CO₂-värde registrerat uppstår en svårighet att nå ett underlag för att kunna utarbeta en tillfredställande formel för beräkning av skäligen grund. Därmed finns en risk att de CO₂-nivåer som sätts kan komma att uppfattas som godtyckliga något som i förlängningen kan komma att påverka trovärdigheten för CO₂-differentieringen. Med utgångspunkt i ovanstående avstyrker Transportstyrelsen införandet av CO₂-differentiering för MC i enlighet med förslag. Visserligen förloras därmed de miljöstyrningseffekter som en differentiering av CO₂ för MC skulle kunna ge. Transportstyrelsen menar emellertid att miljöeffekten av en sådan styrning torde vara begränsad och därför i detta sammanhang borde

² TSG 2014-416, N2014-743-E

underordnas trovärdighetsperspektivet. Transportstyrelsen ser dock att frågan lämpligen tas frågan upp på nytt då uppgift om CO₂-differentiering för MC blivit frekvent förekommande i vägtrafikregistret.

Införandet av ett enhetligt skatteår

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning om att ett rullande skatteår bör kvarstå.

Övriga reflektioner

Energieffektivitet

Det föreslagna bonus-malus-systemet baseras på bilars CO₂-utsläpp och relaterar inte direkt till energiförbrukning. Detta är något olyckligt då en möjlig utveckling mot fler elbilar snart kommer göra frågan om energiförbrukning aktuell för att urskilja bättre och sämre fordon.

Miljöbilsdefinitionen

Om den femåriga befrielsen från fordonsskatt för miljöanpassade bilar slopas faller också begreppet ”miljöbil”, som finns definierat i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

Begreppet ”miljöbil” är vedertaget och används flitigt av företag, kommuner och myndigheter i olika måldokument samt även av konsumenter i allmänhet. Det kan framöver vara bra att ha en definition av begreppet miljöbil och det är sannolikt något som kommer att efterfrågas. Det bör dock i så fall övervägas om definitionen ska finnas i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Utgångspunkten för regleringen av definitioner på fordonsområdet är att de svenska definitionerna så långt som möjligt ska stämma överens med de definitioner som finns i EU:s lagstiftning på området. Vad vi förstår så pågår ett arbete i Kommissionens Sustainable Transport Forum med att ta fram en europeisk miljöbilsdefinition. Det finns därför anledning att följa den internationella regelgivningen och eventuellt återkomma i den frågan.

Förslag till lag om ändring i vägskattelagen

I förslaget gällande 2 kap 9 och 10 § vägtrafikskattelagen klargörs att lagen ska gälla för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som registrerats i vägtrafikregistret efter 1 januari 2018. Motsvarande skivning saknas i 2 kap 7§ avseende motorcyklar. Där är förslaget att ändringen avseende CO₂-differentiering ska gälla motorcyklar som blivit skattepliktiga efter utgången av 2017. Transportstyrelsen ser det

som en fördel att också i detta sammanhang sätta en referens till fordonsår för att undvika oklarheter i det fortsatta arbetet.

Utredningen baseras på fordon testade med "gamla" körcykler

Transportstyrelsen konstaterar att utredningens resonemang baseras på fordon som är testade enligt den "gamla" körcykeln (NEDC). Från fordonsår 2018 ska alla bilar vara testade utifrån den nya körcykeln (WLTP). Då denna är byggd utifrån en mer verklighetstrogen körcykel kommer sannolikt CO₂ värdena att öka. Detta slår hårdast mot de snålaste konventionella bilarna då bara ett fåtal idag når under 95g/km. Konsekvensen blir att moroten i form av bonus för att välja en energieffektivare bil i praktiken försvinner. Utifrån det kan det finnas skäl att fundera ytterligare över gränserna för bonus och/eller införa ytterligare trappsteg.

Av liknande skäl kan det finnas skäl att överväga att avvakta med upphävandet av miljötillägget för fordon som uppfyller utsläppsklass Euro 6 till dessa baserar sig på värden för Real Drive Emissions (RDE-värden).

Alternativa bränslen

I utredningen används samma definition av alternativa bränslen som i drivmedelslagen (2001:319). Dagens drivmedelslag är begränsad så till vida att endast E85, ED95, FAME och syntetiskt dieselbränsle är inkluderade. Det är vidare tveksamt om eventuellt andra framtida bränslen kommer att kunna rymmas inom de nuvarande tekniska kravspecifikationerna i drivmedelslagen eller om det skulle behövas nya kravspecifikationer.

CO₂-beskattning av fordon som saknar angivet CO₂-värde

Det finns fordon som enligt skattelagstiftningen ska ha en fordonsskatt som grundar sig på CO₂-utsläpp men som saknar uppgift om detta i vägtrafikregistret. På uppdrag av Skatteverket tar Transportstyrelsen fram formler för beräkning av CO₂-utsläpp för dessa fordon, s.k. skälig grund. Formeln tas fram genom att analysera CO₂-nivåer för likvärdiga fordon. För personbil klass I har utsläpp av CO₂ varit en obligatorisk uppgift under flera år vilket ger ett bra underlag för framtagning av beräkningsformler. För personbilar klass II samt vissa lätta lastbilar och bussar är utsläpp av CO₂ inte en obligatorisk uppgift. Vissa av dessa bilar har ändå ett angivet CO₂-värde. Detta utgår emellertid ofta från grundfordonet, ibland bara ett chassi. Detta har fört med sig att fordonsskatten starkt ifrågasatts av såväl branschen som enskilda fordonsägare då det beräknade värdet sannolikt skiljer sig tämligen påtagligt från det verkliga efter det att fordonet byggts om till husbil. Med detta som bakgrund ser Transportstyrelsen det som olyckligt att basera fordonsskatt på utsläpp av CO₂ för de fordon som saknar uppgiften i vägtrafikregistret och där underlaget för beräkning av skälig

grund är litet, och förordar en vidare utredning för att finna lämpliga alternativ.

Konsumentinformation

Konsumentinformation är ett viktigt men svårt område. I kap 8.9 förs ett resonemang omkring synliggörandet av de kostnadseffekter bonus-malus-systemet medför för konsumenten. Utredningens förslag är att Konsumentverket har rätt att meddela föreskrifter runt hanterande av marknadsföring med bäring på detta. Dessa föreskrifter kan komma att innebära ökad belastning för Transportstyrelsen och därmed ökat resursbehov då vår kundtjänst blir en primär källa till kunskap både visavi branschen och enskilda konsumenter. Omfattningen är emellertid svår att förutse.

Redaktionell korrigerings

I utredningen hänvisas till Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:23) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Denna föreskrift är upphävd. En korrekt hänvisning ska istället vara: Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TFSF 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Vad gäller deklarerade CO₂-värden bör konsekvent hänvisas till förordning (EG) nr 715/2007.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, utredare Linda Norberg, it-förvaltningsledare Ewa Ivarsson, systemutvecklare Bo Werner, enhetschef Charlotta Westerberg, utredare Louise Hagström, utredare Camilla Pettersson, objektsspecialist Ulla-Britt Andersson, utredare Eva Nilsson-Hedman, och kvalificerad utredare Jonny Geidne, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef