

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Helena Johansson

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

Transportstyrelsen har givits möjlighet att lämna synpunkter på promemorian ”Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon” (Fi2017/01469/S2).

Transportstyrelsen vill inledningsvis uppmärksamma 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. Detta kommer föra med sig ökade kostnader jämfört med tidigare bedömningar. Bedömningen grundar sig i att vi nu en tid efter den genomförda migreringen har bättre möjligheter att bedöma kostnaderna än vad som tidigare varit fallet. Tabellen nedan visar på den nya bedömningen av belopp och fördelningen av kostnaderna 2017-2024.

Transportstyrelsen vill dock betona att bedömningen fortsatt är övergripande och att det råder stor osäkerhet i den. Arbetet med att närmare precisera resursbehovet har inletts och resultatet ifrån det ska presenteras 1 juni 2017.

Transportstyrelsen vill också särskilt poängtera att de tillkommande kostnaderna som införandet av bonus-malus-systemet för med sig behöver finansiering utöver nuvarande anslagsramar.

Tabell 1: Belopp och fördelning av kostnader på anslag 2017-2024

Införande av bonus-malus-system (mnkr)	Totalt 2017-2024	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Slutår / Permanent effekt
Anslag 1:12 ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet	17,7	9,2	8,5							2018
Anslag 1:12 ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet	36,3		9,9	4,9	4,9	4,9	4,9	3,9	3,0	3,0
Totalt anslagsförändring	54,0	9,2	18,5	4,9	4,9	4,9	4,9	3,9	3,0	3,0

Tabellen innehåller en kostnadspost för tilläggsdebitering. Promemorians förslag innebär att behovet av tilläggsdebitering behöver ses över. Detta kan komma att innebära att beloppen ovan behöver justeras.

Vad gäller promemorian i övrigt ser Transportstyrelsen generellt positivt på förslaget. Vi noterar att många av våra tidigare synpunkter har tagits hänsyn till och trots att förslagen ser något annorlunda ut jämfört med betänkandet (SOU 2016:33) från bonus-malus utredningen ser vi inte några egentliga hinder för genomförandet. Emellertid finns det några oklarheter i promemorian. Dessa lyfts fram nedan.

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

I 1 kap, 6b§ förslag till ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) sägs:

Uppgift om ett fordonets utsläpp av koldioxid hämtas i vägtrafikregistret.

Om det för fordon finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, ska den uppgiften användas.

Om det för fordon finns uppgift om fordonets utsläpp av koldioxid vid viktad/blandad körning, ska den uppgiften användas.

Om det för fordon finns flera uppgifter om fordonets utsläpp av koldioxid vid blandad körning eller viktad/blandad körning i vägtrafikregistret ska det högsta värdet av dessa beaktas vid bestämmande av fordonsskatt.

Vi uppfattar att de återgivna formuleringarna blir motsägelsefulla då inte finns någon inbördes rangordning mellan de olika alternativen. Detta då det i vägtrafikregistret kan det finnas uppgifter om såväl drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol som uppgifter som koldioxid. Vilken uppgift är det som slutligen ska användas för att bestämma fordonsskatten? Transportstyrelsen ser ett behov av ett klagörande i den delen.

I 2 kap 9a§ förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) sägs:

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som registrerats i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare ska, istället för vad som sägs i 9§ om koldioxidbeloppet,

andra stycket gälla under tid som infaller under tre år från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Här behövs enligt Transportstyrelsens mening ett klagörande gällande 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 ikraft trädandet, liksom tiden för vilken malus ska gälla, kopplas till det datumet fordonet blir skattepliktigt för första gången istället för till registreringsdatum.

En ytterligare effekt med 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.

När det gäller skrivningen "*under den tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången*" (9a§ första stycket) råder vissa oklarheter runt vad det konkret betyder. Avses på dagen tre år från det att fordonet blir skattepliktigt första gången, vilket vi uppfattat att regeln om den sex månader långa karensen innan bonus betalas ut avser, 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.

I promemorian föreslås att belopp för så kallad tilläggsdebitering vid ändrad fordonsskatt höjs från 200 kronor till 1500 kronor. Transportstyrelsen ser det som positivt både för den enskilde och för myndigheten då det underlättar hanteringen av ändrad fordonsskatt.

1.3 Förslag till förordning om klimatbonusbilar

I enlighet med nuvarande förordning (2011:1590) om supermiljöbilspremie betalas det ut olika premiebelopp beroende på om fordonsägaren är en fysisk eller juridisk person. I förslaget till förordning om klimatbonusbilar anges bland annat i 14 § och 15 § att en bonus får betalas ut till en *fysisk person eller ett företag* och att en bonus till ett *företag* får uppgå till högst

det belopp som motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara bil, om bilens nypris är högre än nypriset för den närmast jämförbara bilen. Transportstyrelsen saknar här en definition vad som avses med företag. Hur ska t.ex. ideella föreningar, stat/kommun och stiftelser klassas? Ett klagörande kan därför behövas i den delen i det fortsatta arbetet.

Ytterligare en konsekvens av att använda begreppet *företag* är att i vägtrafikregistret saknas uppgift om en fysisk person, som är registrerad som ägare till ett fordon, bedriver en enskild firma. Även om fordonet ingår som en del i personens firma, är fordonet registrerat på den fysiska personen. Mot bakgrund av förslaget till 17 § att en bonus endast får betalas ut till ett *företag* om Transportstyrelsen har fått in en försäkran om att företaget inte har ansökt eller fått statligt eller kommunalt stöd eller är föremål för ett betalningskrav (enligt förslag till 11 § och 16 §) kommer Transportstyrelsen att behöva behandla samtliga fysiska personer som presumtiva företag. Kravet på att lämna in försäkran gäller då endast i det fall den fysiska personen har köpt fordonet i sin enskilda firma.

Av förslagen i 15 § framgår att en förutsättning för att bonusen ska betalas ut är att bilen inte har överlåtits till en ny ägare efter det att bilen togs i trafik första gången. Transportstyrelsen ser här ett behov av en möjlighet att vid särskilda skäl kunna frångå denna bestämmelse, till exempel om bilen byter ägare för att den personen som tog fordonet i trafik avlidit och bilen därför har övergått till efterlevande. Denna situation uppstod vid tillämpning av förordningen (2007:380) om miljöbilspremie där bestämmelserna var utformade på likande sätt.

I 17§ förordningen om klimatbonusbilar föreslås att anmälningsplikt inom 6 månader ska gälla samtliga företag som inte har fått statlig/kommunalt stöd eller är återbetalningsskyldiga. Transportstyrelsen föreslår istället att anmälningsplikt ska gälla endast ifall man har fått annat statligt/kommunalt stöd, d.v.s. i omvänd ordning gentemot nuvarande förslag. Med nuvarande förslag behöver Transportstyrelsen hantera och administrera samtliga svar från de som är berättigade till bonus. Med Transportstyrelsens förslag behöver myndigheten endast hantera och administrera de svar där företaget inte är berättigade till bonus. Det förväntas vara få personer som erhållit ett statligt eller kommunalt stöd för förvärvet av klimatbonusbilen och därmed också färre svar att hantera utifrån vår erfarenhet med nuvarande system med supermiljöbilspremie. Om det i ett senare läge visar sig att en bonus betalats ut felaktigt till en person för att denne erhållit statligt eller kommunalt stöd för förvärvet, kan bonusen återkrävas i enlighet med förslagen bestämmelse i 19 §. Ett sådant förfarande skulle ge minskad administration och en effektivare ärendehandläggning samtidigt som det ur ett bilägarperspektiv blir tydligare att premien betalas ut i turordning utifrån

när bilen ställs på och inte utifrån när försäkringen kommer in. Om nuvarande förslag ska kvarstå behövs ett förtydligande om vad som händer efter sex månader. Fryser då bonusen inne om företaget inte kommit in med någon försäkring?

Transportstyrelsen delar promemorians bedömning om värdet av en utvärdering i ett tidigt skede efter det att bonus-malus-systemet trätt i kraft. Det framgår också i 18§ förslag till förordning om klimatbonusbilar att mottagaren av en bonus ska lämna de uppgifter som Transportstyrelsen begär för uppföljning och utvärdering av bonusen. I promemorian framgår det emellertid inte vilken den tänkta huvudmannen för utvärderingen är. För att säkerställa att relevanta data kan samlas in från start behöver en ansvarig för utvärderingen utses innan bonus-malus-systemet tas i bruk.

Övergång mellan supermiljöbilsbonus och klimatbonus

Nuvarande förordning om supermiljöbilspremie gäller fram till 31 december 2017 och kan eventuellt bli förlängd till 30 juni 2018. Om inte tillräckligt med medel sätts av finns det risk för att fordonsägare ”hamnar mellan systemen”, d.v.s. inte kan få bonus enligt nuvarande modell då medlen för detta är slut och inte heller utifrån den nya bonusmodellen då bilen ställts på före 1 juli 2018. Här anser Transportstyrelsen att det behövs ett fortsatt resonemang för att hantera en sådan eventuell situation.

I förslaget till förordning om klimatbonusbilar framgår att den är tänkt att gälla fram till utgången av 2020. Transportstyrelsen anser att det behövs ett klagörande som anger om det är bilar förvärvade eller försäkrade som inkommit till detta datum (i så fall bilar förvärvade och påställda till 30 juni 2020), som avses.

Övrigt

Transportstyrelsen ser det fortfarande 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.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, ekonomidirektör Mats Ringqvist,

jurist Mattias Bjuhr och avdelningsanalytiker Jonny Geidne, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef