

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företaget.

Finansdepartementet

Yttrande över Skärpt miljöstyrning i bonus–malussystemet (promemoria)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

I sak anges förslaget innebära att den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer och att gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 130 till 125 gram per kilometer. Detta anges innebära att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i konsekvensutredningen att miljöstyrningen i bonus–malus-systemet bör skärpas, enligt avisering i budgetpropositionen för 2022. Till följd av utvecklingen på nybilsmarknaden och för att stärka miljöstyrningen föreslås den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänkas från 90 till 75 gram per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut föreslås sänkas från 130 till 125 gram per kilometer. Detta stärker den långsiktiga finansieringen av klimatbonusen och innebär för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången blir summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram. Den föreslagna förändringen anges gälla enbart för lätta fordon som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare. Skälet till detta anges vara att syftet med förändringen är att förstärka styrningen vid inköpstillfället. Nyregistreringen av laddbara fordon anges för närvarande öka snabbt och utvecklingen förväntas fortgå. Behovet av att genom bonus–malussystemet styra mot ökad andel miljöanpassade fordon

och därigenom bidra till att nå klimatmålet för transportsektorn kvarstår, men det anges att systemet behöver justeras i takt med utvecklingen av nybilsförsäljningen. Slutligen anges det vara viktigt att bonus–malus-systemet i sin helhet inte innebär en kostnad för staten.

Mot denna bakgrund lämnas förslaget i promemorian. I andra delar av promemorian finns också mer allmän bakgrundsinformation om dagens regelverk m.m.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges att olika förändringar av den förhöjda fordonskatten kan övervägas i syfte att skärpa miljöstyrningen och den långsiktiga finansieringen i bonus–malus-systemet. Det anges att en alternativ utformning hade varit att låta även befintliga fordon inom bonus–malus-systemet omfattas av skärpningen. Eftersom bonus–malus-systemet syftar till att påverka nybilsköpare bedöms dock inte en sådan åtgärd träffsäker i att ytterligare skärpa miljöstyrningen. Ett annat alternativ anges vara att överväga andra justeringar av det förhöjda koldioxidbeloppet. De föreslagna förändringarna i fordonsbeskattningen bedöms av förslagsställaren vara väl avvägda för att både bidra till en skärpt miljöstyrning och till en långsiktig finansiering av systemet. Åtgärden bedöms därmed vara lämplig utifrån det redovisade syftet.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns ingen explicit bedömning av effekter av om ingen reglering kommer till stånd men befintlig information indikerar, såvitt Regelrådet kan förstå, att i vart fall en sådan effekt skulle vara att kostnaderna för miljöbonus även fortsättningsvis skulle överstiga intäkterna (malus). Det hade kunnat ge en tydligare bild om det också hade funnits en prognos för väntad utveckling över tid ifall ingen åtgärd vidtas, men även befintlig information är tillräcklig. När det gäller alternativa lösningar för att uppnå syftet anges två möjliga inriktningar för sådana. Det anges också en explicit nackdel med alternativet att låta även befintliga fordon inom systemet påverkas av skärpningen, vilket gör det tydligt varför detta inte väljs. Det är positivt att den informationen finns. Vidare anges att det i och för sig hade varit möjligt att överväga andra justeringar av det förhöjda koldioxidbeloppet. Det finns någon form av motivering till att sådana inte har valts, genom att det anges att den föreslagna lösningen bedöms vara välavvägd. Det skulle ha kunnat göra redovisningen tydligare om för- och nackdelar med andra justeringar hade förklarats mer utvecklat. Mot bakgrund av att flera principiella alternativ ändå har nämnts och det mindre lämpliga med ett av dem har beskrivits tydligt, är befintlig redovisning emellertid tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i konsekvensutredningen att lagförslaget bör anmälas till Europeiska kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Enligt det direktivet kan skattemässiga lagstiftningsåtgärder antas även om tremånadersperioden för granskningsförfarandet under direktivet inte har löpt ut. Någon frysningsperiod gäller således inte. Förslaget bedöms inte

behöva anmälas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden eftersom det inte innehåller nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet.

Regelrådet gör följande bedömning. Det anges hur förslaget förhåller sig till två EU-rättsakter. Detta är i sig relevant information. Regelrådet kan inte finna någon annan EU-rättslig koppling som uppenbart borde ha nämnts. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I remissen anges att som regeringen aviserat i budgetpropositionen för 2022 bör miljöstyrningen i bonus–malus-systemet för lätta fordon skärpas från 2022. Med hänsyn till den tid som behövs för systemanpassningar för uttag av fordonsskatt bedöms att ändringarna bör träda i kraft den 1 juni 2022. Det anges att för fordon som har blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Det innebär att för fordon som blivit skattepliktiga för första gången mellan den 1 juli 2018 och den 31 maj 2022 gäller 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) i den lydelse som var i kraft vid den tidpunkt då fordonet blev skattepliktigt för första gången. För dessa fordon ska det förhöjda koldioxidbeloppet således, även efter att de nu föreslagna ändringarna har trätt i kraft, fortsatt bestämmas på samma sätt som i dag. I konsekvensutredningen anges vidare att det, eftersom administrativt merarbete till följd av förslaget bedöms begränsat, inte är nödvändigt med något särskilt anpassat ikraftträdandedatum på grund av förslagets effekter på företag.

Det anges att Skatteverket behöver uppdatera informationsmaterial. I övrigt anges inget om informationsinsatser.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av vilka mer allmänna överväganden som ligger bakom valet av tidpunkt för ikraftträdande. Vidare framgår en bedömning, som motiveras, att särskild hänsyn till företag inte behöver tas när det gäller tidpunkten. Beskrivningen är tydlig. När det gäller behovet av speciella informationsinsatser är beskrivningen väsentligt mer knapphändig. Det framgår emellertid att Skatteverket bedöms behöva uppdatera informationsmaterial. Det skulle ha förbättrat konsekvensutredningens transparens om det också hade funnits en bedömning av om det exempelvis behövs mer utåtriktade informationsinsatser riktade till de berörda. Eftersom det rör sig om en justering av ett system som redan finns och som, såvitt Regelrådet kan förstå, borde vara känt av de berörda mer allmänt sett och det framgår att Skatteverket kommer att tillhandahålla information om ändringen i någon form kan beskrivningen likväl anses tillräcklig, även om ytterligare tydlighet hade varit önskvärd.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i konsekvensutredningen att vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av

juridiska personer. I den beskrivning av effekter för företag som ingår i konsekvensutredningen ingår vissa resonemang specifikt om fordonsindustrin, som emellertid inte anges påverkas i någon större utsträckning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det går att sluta sig till att berörda företag inbegriper företag bland de juridiska personer som är registrerade som ägare till de aktuella fordonen. Utöver dessa företag nämns fordonsindustrin. I övrigt finns ingen mer specifik beskrivning av de berörda företagen. Storleksmässig beskrivning av berörda företag saknas helt och det finns inte heller någon uppgift om antal, bortsett från antagandet att juridiska personer utgör en viss andel av bilägarna. Det borde ha varit möjligt att ange åtminstone något om berörda företags uppskattade antal eller storlek. Om det bedöms finnas företag i alla storlekar bland de berörda företagen hade det kunnat förtydliga beskrivningen att detta angavs. Sammantaget finner Regelrådet att även om det är förståeligt att det kan finnas svårigheter med att ge exakta uppgifter borde det ha varit möjligt att antingen ge en i vart fall något tydligare bild eller förklara explicit varför detta inte är möjligt (om så skulle vara fallet).

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges att förslaget bedöms öka skatteintäkterna med 0,21 miljarder kronor 2022 (delårseffekt på grund av ikraftträdande den 1 juni), 0,55 miljarder kronor 2023 och 0,86 miljarder kronor 2024. Den varaktiga effekten bedöms uppgå till 0,91 miljarder kronor. Vid beräkningen av intäkter från den förhöjda fordonsskatten antas att ungefär 60 procent av alla nya lätta fordon är registrerade av juridiska personer. Sammantaget för företagen ökar alltså fordonsskatten med ca 0,1 miljarder kronor 2022, med ca 0,4 miljarder kronor 2023 och med ca 0,6 miljarder kronor 2024. Vid beräkningen har inte någon hänsyn tagits till minskad bolagsskatt till följd av att fordonsskatten är avdragsgill.

För bensin- och dieselfordon med koldioxidutsläpp över 75 gram per kilometer som blir skattepliktiga för första gången fr.o.m. den 1 juni 2022 leder förslaget till höjd fordonsskatt. Förslaget innebär att skatten höjs mest för fordon med utsläpp på eller över 130 gram per kilometer, 1 730 kronor per år under de första tre åren. För fordon med utsläpp mellan 126 och 129 gram per kilometer blir skattehöjningen mellan 1 630 och 1 705 kronor och för fordon med utsläpp mellan 90 och 125 gram per kilometer blir skattehöjningen 1 605 kronor per år de tre första åren. För fordon med utsläpp mellan 76 och 89 gram per kilometer blir skattehöjningen mellan 1 07 och 1 498 kronor per år de tre första åren. Skattehöjningen blir densamma för bensin- och dieseldrivna fordon. Fordonsskatten år 4 och därefter påverkas inte av förslaget.

För ett fordon med förhöjd fordonsskatt som ska användas som förmånsbil innebär förändringen att förmånsvärdet för fordonet stiger, eftersom fordonsskatten är en separat komponent i beräkningen av förmånsvärdet. Detta anges påverka socialavgifterna för företag som erbjuder förmånsbilar som omfattas av den förhöjda fordonsskatten. Ett växande utbud av både personbilar och lätta lastbilar som är laddbara och därmed inte alls eller till liten del omfattas av malus anges emellertid medföra att effekten på socialavgifterna via höjda förmånsvärden kan förväntas minska över tiden.

Vidare anges att fordonsskatt i normalfallet betalas för ett skatteår men om skatten överstiger 3 600 kronor per år delas fordonsskatten upp i tre skatteperioder. Förslaget att höja fordonsskatten under bilens första tre år i trafik anges innebära att något fler kommer få betala fordonsskatt uppdelat på tre skatteperioder. För företag som väljer att köpa sådana fordon innebär detta två ytterligare betalningstillfällen per år vilket torde öka de administrativa kostnaderna något. Å andra sidan innebär en uppdelad betalning att företagen inte behöver avvara lika mycket av skatten i förskott vilket kan förbättra företagens likviditet något.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår en uppskattad total skatteökning för företagen till följd av förslaget och det är också tydligt att effekten av minskad bolagsskatt inte har beaktats vid denna uppskattning. Såvitt Regelrådet kan förstå har denna kostnadsökning beräknats genom att multiplicera den totala bedömda ökningen i skatteintäkter med den antagna andel av fordonen som är juridiska personer. Om Regelrådets tolkning i detta avseende är riktig innebär det implicit att juridiska personer har ansetts mer eller mindre motsvara företag. Detta hade med fördel kunnat anges tydligare. Även befintlig beskrivning är emellertid värdefull information i sig. Det är också värdefullt att det framgår vad effekten blir per fordon och att det finns en beskrivning av möjlig effekt på administrativa kostnader om påverkan på likviditet. Beskrivningen innehåller värdefull information och är tillräcklig utifrån förutsättningarna i ärendet.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

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

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en tydlig beskrivning av vilken bedömning som förslagsställaren gör när det gäller förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för företag verksamma inom landet. Eftersom påverkan på konkurrensförhållanden i princip också inbegriper internationell konkurrens, hade det kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens om något hade angetts även om denna aspekt. Även befintlig beskrivning är emellertid tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns inget som uppenbart talar för att det skulle bli en påverkan på företagen i andra avseenden och brist på information är därför inte av vikt.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, avsaknaden av information om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget inte förväntas 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. Förslagsställarens bedömning är därför att det vid utformningen av förslaget varken är ändamålsenligt eller nödvändigt att ta särskild hänsyn till små företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att särskild hänsyn till små företag inte har tagits vid reglernas utformning. Vidare framgår vilka skäl som förslagsställaren anser talar för detta. Regelrådet vill framhålla att det inte nödvändigtvis enbart är ökningar i administrativa kostnader som kan vara svårare att hantera för små företag än för större företag. Detta skulle även kunna gälla för företag på landsbygden jämfört med företag i städerna. Den centrala aspekten är om en viss kostnadsförändring med ett visst belopp i absoluta tal är svårare att hantera för ett mindre företag, snarare än hur den aktuella kostnaden lämpligast bör kategoriseras. I detta fall finner Regelrådet emellertid att de uppgifter om kostnadsförändringar till följd av den föreslagna skatteändringen som finns i konsekvensutredningen inte framstår som påtagligt stora, i vart fall inte per fordon. Det framstår också för Regelrådet som mindre troligt att mycket små företag skulle äga ett mycket stort antal fordon. Därför är denna aspekt inte av sådan betydelse att det bör bli styrande för bedömningen av redovisningen som helhet. Större tydlighet hade varit önskvärd, men även befintlig beskrivning kan anses tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i alla avseenden utom i beskrivningen av berörda företag håller tillräcklig kvalitet, utifrån förutsättningarna i ärendet. De brister som i och för sig finns i beskrivningen av berörda företag är inte av tillräcklig betydelse för att bli avgörande för helhetsbedömningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 24 november 2021.

I beslutet deltog: Samuel Engblom, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Samuel Engblom
Ordförande



Per Högström
Föredragande