

Regelrådet är ett av regeringen utsett oberoende organ vars huvuduppgifter är att:

1. Ta ställning till om nya eller ändrade regler är utformade så att de uppnår regelgivarens syfte på ett enkelt sätt och till en, relativt sett, låg administrativ kostnad för företag.
2. Bedöma konsekvensutredningarnas kvalitet.

Regelrådet tar inte ställning till förslagets politiska syfte.

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Yttrande över Näringsdepartementets utredning om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)

### Regelrådets ställningstagande

1. Regelrådet avstyrker förslaget med anledning av att de administrativa kostnaderna är ofullständigt beskrivna.
2. Regelrådet anser att konsekvensutredningen är bristfällig.

### Innehållet i förslaget

Utredningen har tillsatts med uppdraget att kartlägga möjliga handlingsalternativ samt identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i linje med visionen om ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2050.

I utredningen lämnas förslag att energiskatten ska höjas på dieselbränsle så att samma beskattning per liter erhålls som för bensin till 2020. Utredningen ger två alternativa förslag som båda syftar till att nya personbilar i Sverige ska ha ett koldioxidutsläpp på högst 95 g/km till 2020 och att lätta lastbilar och lätta bussar ska effektiviseras i motsvarande grad. Båda förslagen innebär högre kostnader för fordon med högre utsläpp och lägre kostnader eller premier för fordon med lägre utsläpp, ett s.k. bonus-malus. Det anges att detta i stort innebär att kostnaderna för statskassan blir approximativt noll. Det första förslaget innebär att en koldioxiddifferentierad registreringskatt och premie av bonus-maluslag införs, med eller utan differentiering för fordonens vikt. Vidare innebär detta förslag en höjd förmånsbeskattning för nya fordon från och med 2015, supermiljöbilspremie upphör och fordonsskatt tas ut som fast belopp per bil oavsett koldioxidutsläpp. Det andra förslaget innebär en utveckling av dagens koldioxiddifferentierade fordonsskatt, miljöbilsdefinition, supermiljöbilspremie av bonus-maluslag i kombination med koldioxiddifferentierat förmånsvärde. Utredningen lämnar författningsförslag och redovisar konsekvenser av båda dessa alternativ utan att förorda något av dem som huvudalternativ.

Följande författningar berörs av de ovan nämnda föreslagna förändringarna. Förslag som avser alternativet med registreringskatt och miljöpremier innebär att utredningen föreslår ändringar i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter, lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m., inkomstskattelagen (1999:1229), vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, skatteförfarandelagen (2011:1244). Vidare föreslås en ny lag om registerskatt på vissa motorfordon. Slutligen föreslås ändringar i förordningen (1977:937) om allmänna förvaltningsdomstolars behörighet m.m., förordningen 82001:650) om vägtrafikregister, förordningen

(2011:1590) om supermiljöbilspremie och det lämnas förslag till två nya förordningar, om miljöpremier för vissa motorfordon med lägre koldioxidutsläpp respektive om registreringskatt på vissa motorfordon. Förslag som avser alternativet med utveckling av dagens koldioxiddifferentierade fordonsskatt m.m. innebär ändringar i inkomstskattelagen, vägtrafikskattelagen (2006:227) och ändring i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie. Det lämnas också förslag till förändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi som är de samma oberoende av vilket av de två ovan nämnda alternativen man vill välja.

Utöver de förslag som är förknippade med utvecklade författningsförslag så ingår även i betänkandet en text som har rubriken "Utkast till lagtext –lag om premiebetalning till producenter av biodrivmedel från särskilda råvaror (2014:xxx). Regelrådet tolkar rubriken och det faktum att denna text inte har placerats bland övriga författningsförslag samt att den inte behandlas i författningskommentarerna som att den inte ska uppfattas som ett utvecklat författningsförslag från utredningen. Vidare har utredningen identifierat en mängd frågeställningar som anses relevanta att utreda vidare för att man ska kunna utforma ytterligare åtgärder och styrmedel.

Regelrådets yttrande inriktas mot de förslag för vilka det finns en föreslagen författningstext.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### **Administrativa kostnader**

Det finns inte en tydlig sammanställning av samtliga branscher och företag som kan beröras av utredningens förslag. Det kan dock vara möjligt att mer indirekt utifrån information som ges i olika delar av betänkandet sluta sig till att fordonsindustri, drivmedelsproducenter, åkerinäringen, trävaruindustri och massa- och pappersindustri bedöms beröras. Regelrådet bedömer att i princip alla arbetsgivare kan beröras av förslagen till ändringar i förmånsvärde för bilar.

Det finns mycket lite information i betänkandet om förändringar i tidsåtgång och administrativa kostnader. Allmänna resonemang förs om det lämpliga i att rapportering samordnas med uppgifter som ändå samlas in av beskattningsskäl, för att minimera kostnader för administration och transaktioner. Ett lite mer utförligt resonemang om administrativa kostnader förs i konsekvensanalysen av bonus-malusförslaget med registreringskatt och miljöpremier. Något försök till kvantifiering av förändringar i tidsåtgång eller administrativa kostnader för företag har emellertid inte gjorts, vare sig i detta fall eller i övrigt.

Regelrådet avstyrker förslaget med anledning av att de administrativa kostnaderna är ofullständigt beskrivna.

### **Konsekvensutredningen**

Problembeskrivning och syfte med förslagen har gjorts på ett godtagbart sätt. Ett tydligt exempel på att utredningen har övervägt alternativa lösningar för att nå syftet är att man har tagit fram två möjliga bonus-malusförslag, inklusive författningstext, och beskrivit konsekvenserna av dessa. Samtidigt indikerar de synpunkter som har lämnats i särskilda yttranden till utredningen att det kan ha funnits möjligheter att komma längre i en sådan analys av olika möjliga åtgärder. Överlag är likväl Regelrådets bedömning att det funnits en relativt hög ambition att beskriva alternativa lösningar i utredningen.

Överensstämmelsen med EU-rätt har beskrivits. Förhållandevis skarp kritik har riktats mot denna analys i flera särskilda yttranden som framför allt handlar om med vilken säkerhet man kan avgöra att förslagen är förenliga med statsstödsregler. Regelrådet kan inte i detalj bedöma i vilken mån brister finns i detta avseende men konstaterar att det är helt avgörande inte minst för företagens villkor att de förslag som slutligen ska genomföras med hög grad av säkerhet kan bedömas förenliga med EU-rättsliga regler om statligt stöd.

Som nämnts ovan finns ingen tydlig sammanställning av hur många och vilka branscher och företag som berörs av de lämnade förslagen. Någon storleksmässig beskrivning av berörda företag finns inte heller. Administrativa kostnader har som nämnts inte kvantifierats och bortsett från en kvantifierad beskrivning av hur högre priser på godstransporter på väg kan väntas påverka trävaruindustrin och massa- och pappersindustrin finns det inte någon kvantifierad analys av effekter på berörda företags kostnader. Det har gjorts jämförelser mellan hur styrmedel slår mot olika bilmodeller. I någon mån skulle detta kunna säga något indirekt om hur de företag som tillverkar de aktuella bilmodellerna påverkas. Detta ändrar emellertid inte att det saknas en helhetsbild av påverkan på kostnader och intäkter för berörda företag till följd av utredningens förslag.

Det finns beskrivningar av hur konkurrensförhållanden kan påverkas. Det framgår exempelvis att det har betydelse för tillverkning och försäljning av personbilar vid Volvo Personbilar Sverige AB om en eventuell registreringskatt skulle viktifferentieras eller inte. Det finns också ett resonemang kring en ökad konkurrens om biomassa vid en ökad användning av biomassa för energiändamål, som väntas gynna skogsägare och missgynna sågverksindustri och massa- och pappersindustri. Däremot saknas en tydlig beskrivning av behov av särskilda hänsyn till små företag eller mer allmänt i vilken mån utredningens förslag slår olika mot företag beroende på deras storlek.

Sammantaget finner Regelrådet att konsekvensutredningen inte uppfyller de krav som följer av 6 och 7 § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Konsekvensutredningen är därför bristfällig.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 23 april 2014.

I beslutet deltog Karin Lindell, ordförande, Lennart Palm, Leif Melin och Claes Norberg. Ärendet föredrogs av kommittésekreteraren Per Högström.



Karin Lindell  
Ordförande



Per Högström  
Föredragande