

**Datum**  
2024-04-29

**Diarienummer**  
Utr2024/20

**Ert diarienummer**  
FI2024/00720

Finansdepartementet  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)  
[viktor.berg@regeringskansliet.se](mailto:viktor.berg@regeringskansliet.se)

## Yttrande över promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativdrivmedelsfordon

Promemorian innehåller förslag till ändringar i vägtrafikskattelagen gällande husbilar och etanolbilar. Yttrandet är indelat efter förslagen för respektive fordonstyp.

### Sammanfattning

Trafikanalys konstaterar att effekterna av nuvarande systemet med malus för husbilar är begränsade. Samtidigt finns risker med att ändra systemet i enlighet med förslaget i promemorian.

Trafikanalys anser att förslaget om att införa malus för lätta fordon som kan drivas med etanol bör ses över för att göra åtgärden mer träffsäker. Trafikanalys bedömer att problematiken med köp av etanolhybrider av skattetekniska skäl främst gäller lätta lastbilar. Därför förordar Trafikanalys att förändringen av undantaget från malus i första hand bör träffa dessa fordon. En liknande problematik kan även observeras bland lätta lastbilar med gasdrift. Trafikanalys föreslår därför att även dessa fordon bör ingå i en översyn av förslaget.

### Trafikanalys synpunkter på förslagen

#### Malus för husbilar tas bort

Promemorian föreslår att personbilar klass II, dvs. husbilar, inte längre ska omfattas av malus inom bonus-malus-systemet. Motiveringen är att syftet med malus är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Eftersom det saknas husbilsmodeller som kan klassas som låg- eller nollutsläppsfordon bedöms inte malus få samma styrande effekt för husbilar som för personbil klass I och lätta lastbilar. Till det lyfts att eftersom husbilar främst används som boende- och fritidsfordon kan det vara motiverat att behandla dessa fordon annorlunda i förhållande till fordon som används för person- och godstransporter.

I och med att husbilar har särskilda regler avseende avställningstid och återbetalning av fordonsskatt noterar Trafikanalys att husbilar redan har en särbehandling gentemot personbilar och lätta lastbilar. Eftersom förslaget även innefattar ändring av reglerna om

återbetalning av fordonsskatt bedöms en konsekvens bli att husbilar kommer att vara i trafik en större del av året. Skillnaden i fordonsskatt för den enskilde bedöms bli begränsad och effekterna på de offentliga finanserna små.

Eftersom det är ett relativt litet antal fordon (upp till 15 000) som berörs blir även effekterna på klimatutsläppen begränsade. Syftet med bonus-malus-systemet är ju att öka takten i omställningen mot en fossiloberoende fordonsflotta.<sup>1</sup> Syftet uppnås genom att systemet styr mot mer energieffektiva fordon och fordon med mycket låga utsläpp. Även om det idag inte finns några husbilar med låga eller inga utsläpp bedömer vi att det sker en viss styrning mot mer energieffektiva husbilar med lägre utsläpp. Undantas husbilar från malus försvinner den styrningen, vilket riskerar att motverka de nationella klimatmålen, även om vi kan konstatera att effekterna i nuläget är marginella. Möjligheten att husbilar med låga utsläpp lanseras på marknaden ska inte heller uteslutas.

Trafikanalys konstaterar således att det befintliga systemet inte ger några omfattande positiva effekter, men att ett ändrat system i enlighet med förslaget riskerar att medföra – förvisso också mindre omfattande – negativa effekter.

#### **Malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol**

Antalet nyregistrerade flexifuelbilar, dvs. bilar som kan drivas med antingen E85 eller gas har under de senaste åren varit tämligen lågt. Mellan åren 2018–2023 har knappt 10 500 personbilar och 4 600 lätta lastbilar som kan drivas med E85 registrerats. Under samma period har 17 000 personbilar och 2 700 lätta lastbilar som kan drivas med gas registrerats. Majoriteten av de fordon som registrerats med undantag från malusen under de första tre åren är således gasfordon.

Enligt promemorian köps många lätta etanolfordon av skattemässiga skäl utan någon ambition från köparens sida att faktiskt tanka E85. Resonemanget bygger på att de lätta etanolfordon som finns att köpa idag har tämligen höga utsläpp som skulle generera en hög fordonsskatt om fordonet inte hade kunnat drivas med E85. Ytterligare ett argument för att det är så det förhåller sig är att tankningsgraden för etanol är låg.

Det tillgängliga modellutbudet av lätta fordon som kan drivas med E85 är idag ytterst begränsat. För lätta lastbilar är det primärt tre modeller som samtliga skulle ha en betydande fordonsskatt på ca 25 000 kr per år de första tre åren om de inte varit etanolfordon. För personbilar är det också få modeller, men de skattemässiga fördelarna med att välja E85 är för dessa fordon inte lika uppenbara som för lätta lastbilar. Till det har modellutbudet för personbilar breddats under 2023 och de genomsnittliga CO<sub>2</sub>-utsläppen för etanolbilar var 17 procent lägre 2023 jämfört med 2021. Utvecklingen för etanoldrivna personbilar kan därför sägas gå i önskvärd riktning.

Flexifuelbilar är undantagna från förhöjd malus med motiveringen att deras klimatpåverkan är lägre, förutsatt att de tankar just gas eller E85. Enligt modellbaserade uppskattningar från Trafikverket är tankningsgraden av etanol låg, ca 12 procent år

---

<sup>1</sup> SOU 2016: 33 s 138

2022. Tankningsandelen varierar dock och det är tydligt att andelen är högre under perioder när priset på E85 är lägre.<sup>2</sup> Av de ca 172 000 etanolbilar som fanns i trafik i slutet av 2023 var ca fem procent registrerade efter 2018 och har därmed omfattats av malusreglerna när de registrerades. Huruvida de etanolfordon som registrerats efter 2018 har en högre eller lägre tankningsgrad av E85 än den övriga, betydligt äldre fordonsparken, av etanolbilar går inte att utröna utifrån Trafikverkets skattningar. Det är därmed inte möjligt att fastställa att de som väljer ett lätt fordon som kan drivas med etanol idag gör det utan någon ambition om att tanka E85.

Utifrån det tillgängliga modellutbudet framstår det som mer troligt att de lätta lastbilarna som kan drivas med E85 i första hand väljs av skattetekniska skäl i och med den betydande malus de annars hade haft. Trafikanalys anser därmed att det är olämpligt att genomföra en åtgärd som påverkar såväl lätta lastbilar som personbilar. Trafikanalys föreslår att förslaget ses över för att hitta ett alternativ till att ta bort undantaget från malus för samtliga etanolfordon. Exempel på möjliga utformningar kan vara att införa någon form av brytpunkt, antingen ett CO<sub>2</sub>-värde eller möjligen en viktgräns som etanol- och gasfordon behöver understiga för att undantas från malus. Eftersom även gasfordon enligt nuvarande regler undantas från malus kan det finnas samma skattetekniska incitament att välja dessa för fordon med hög malus. Översynen bör därför inkludera både etanol- och gasfordon.

Sammantaget bör man dock beakta att frågan berör tämligen få fordon, och effekterna för såväl de offentliga finanserna och de samlade klimatutsläppen är även i det här fallet begränsade. Likväl innebär dagens system en viss styrning mot fordon som kan tankas med mer klimatvänliga drivmedel. Att ta bort befrielsen från malus för dessa fordon riskerar att styra mot fler bensinfordon som inte är möjliga att driva med biodrivmedel i samma omfattning.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Mikael Levin. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör

---

<sup>2</sup> Egna beräkningar baserat på underlag från Trafikverket samt drivmedelspriser från Drivkraft Sverige.