

Promemoria

Infrastrukturdepartementet

Kompensation för höga drivmedelskostnader

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås en ny lag som innebär att en fysisk person som den 1 mars 2022 ägde en personbil klass I ska få ersättning med 1 000 kronor. Undantag görs för vissa fordon. För den fordonsägare som samma dag bodde i någon av vissa angivna kommuner ska ytterligare ersättning lämnas med 500 kronor.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2022.

Innehållsförteckning

2	Förslag till lag om kompensation för höga drivmedelskostnader	3
3	Höga drivmedelspriser	7
4	Drivmedelskompensation.....	7
4.1	En lag om kompensation för höga drivmedelskostnader.....	7
4.2	Rätten till ersättning	7
4.3	Ersättningens storlek	10
4.4	Ansvarig myndighet	10
4.5	Beslut och överklagande	11
5	Ikraftträdandebestämmelser	12
6	Konsekvenser.....	13
7	Författningskommentar.....	17

2 Förslag till lag om kompensation för höga drivmedelskostnader

Härigenom föreskrivs följande.

Innebörden av personbil

1 § I denna lag avses med personbil detsamma som personbil klass I i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Rätt till ersättning

2 § En fysisk person som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare till en personbil den 1 mars 2022 har rätt till ersättning enligt denna lag.

Det som sägs om ägaren i första stycket ska i stället tillämpas på innehavaren, när det är fråga om en personbil som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

3 § Ersättning lämnas endast för en personbil per person.

Ersättning lämnas inte för en personbil som den 1 mars 2022 var

1. avställd,
2. belagd med användningsförbud eller körförbud, eller
3. registrerad för användning i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola.

Ersättningens storlek

4 § Ersättning lämnas med 1 000 kronor per person.

Ersättning lämnas med ytterligare 500 kronor om den ersättningsberättigade enligt vägtrafikregistret hade sin adress den 1 mars 2022 i någon av de kommuner som anges i bilagan till denna lag.

5 § Ersättning enligt denna lag ska inte tas upp till beskattning enligt inkomstskattelagen (1999:1229).

Utbetalning av ersättning

6 § Transportstyrelsen betalar ut ersättning enligt denna lag.

Överklagande

7 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2022.

Norrbottnens län: Arjeplogs, Arvidsjaurs, Bodens, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyns, Övertorneå och Övertorneå kommuner.

Västerbottnens län: Bjurholms, Dorotea, Lycksele, Malå, Nordmalings, Norsjö, Robertsfors, Skellefteå, Sorsele, Storumans, Umeå, Vilhelmina, Vindelns, Vännäs och Åsele kommuner.

Västernorrlands län: Härnösands, Kramfors, Sollefteå, Sundsvalls, Timrå, Ånge och Örnsköldsviks kommuner.

Jämtlands län: Bergs, Bräcke, Härjedalens, Krokoms, Ragunda, Strömsunds, Åre och Östersunds kommuner.

Gävleborgs län: Bollnäs, Hofors, Hudiksvalls, Ljusdals, Nordanstigs, Ockelbo, Ovanåkers, Sandvikens och Söderhamns kommuner.

Dalarnas län: Avesta, Borlänge, Falu, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Ludvika, Malung-Sälens, Mora, Orsa, Rättviks, Smedjebackens, Sätters, Vansbro och Älvdalens kommuner.

Värmlands län: Arvika, Eda, Filipstads, Hagfors, Munkfors, Storfors, Sunne, Säffle, Torsby och Årjängs kommuner.

Västra Götalands län: Bengtsfors, Dals-Eds, Färgelanda, Gullspångs, Karlsborgs, Melleruds, Tibro, Töreboda och Åmåls kommuner.

Västmanlands län: Fagersta, Norbergs och Skinnskattebergs kommuner.

Örebro län: Hallsbergs, Hällefors, Laxå, Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner.

Södermanlands län: Flens, Katrineholms och Vingåkers kommuner.

Östergötlands län: Boxholms, Finspångs, Kinda, Motala, Valdemarsviks, Ydre, Åtvidabergs och Ödeshögs kommuner.

Jönköpings län: Aneby, Nässjö och Tranås kommuner.

Gotlands län: Gotlands kommun.

Kalmar län: Emmaboda, Hultsfreds, Högsby, Oskarshamns, Torsås och Västerviks kommuner.

Kronobergs län: Lessebo, Markaryds och Uppvidinge kommuner.

Blekinge län: Karlshamns, Olofströms och Ronneby kommuner.

Skåne län: Bromölla, Hässleholms, Osby, Perstorps och Östra Göinge kommuner.

3 Höga drivmedelspriser

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, som en följd av Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna kan få konsekvenser för privatpersoner som är beroende av bilen. För att stärka Sverige i denna extraordinära situation har regeringen presenterat ett åtgärds paket med insatser både på kort och lång sikt. En del i paketet är ett förslag om ekonomisk kompensation till privatpersoner som äger en bil, vilket aviserades den 14 mars 2022 och behandlas i denna promemoria.

4 Drivmedelskompensation

4.1 En lag om kompensation för höga drivmedelskostnader

Förslag: Det ska införas en lag om kompensation för höga drivmedelskostnader.

Skälen för förslaget: Drivmedelspriserna har ökat kraftigt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna påverkar privatpersoner som är beroende av bilen. Särskilt kännbara är kostnaderna för personer som bor i områden som är glest befolkade och med stora transportavstånd, nedan kallade gles- och landsbygdsområden. Mot den bakgrunden finns det skäl att kompensera privatpersoner.

Reglerna kommer innehålla en bestämmelse om beskattning (se avsnitt 4.3). Med anledning av detta bör regleringen i sin helhet återfinnas i lag. En ny lag om kompensation för höga drivmedelskostnader bör därför införas.

4.2 Rätten till ersättning

Förslag: En fysisk person som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare av en personbil klass I den 1 mars 2022 ska få ersättning för en bil per person. Ersättning ska även ges till den som på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år var innehavare av en personbil klass I. Undantag ska göras för fordon som var avställda eller belagda med kör- eller användningsförbud. Undantag ska även göras för fordon som användes i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola.

Skälen för förslaget: Ersättning bör ges enbart till fysiska personer. En stor andel av ett hushålls privata resor görs med personbilar. Den vanligaste typen av personbil betecknas enligt definitionen i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som personbil klass I (i fortsättningen

avses med ordet personbil en personbil klass I). Personbilen används bl.a. för arbetspendling, att köra barn till och från förskola, skola och aktiviteter samt för att handla. Även om vissa av dessa resor görs med andra fordon eller på annat sätt så dominerar personbilen det vardagliga resandet för många människor. Drivmedelskompensationen bör därför omfatta ersättning för höga drivmedelskostnader för användning av en personbil.

Drivmedelskompensationen är riktad till privatpersoner. För att kompensationen ska få bäst effekt bör den betalas till fysiska personer som äger en personbil. Vem som är registrerad ägare till ett fordon framgår av vägtrafikregistret. Eftersom omsättningen av personbilar är relativt hög, bör det slås fast att ersättning lämnas till den som ägde en personbil vid en viss tidpunkt då priset på drivmedel var särskilt högt. Svenska fordonsägare har den senaste tiden drabbats av ökade priser på drivmedel. Regeringen aviserade därför en drivmedelskompensation den 14 mars 2022. För att undvika ägarbyten enbart som en följd av drivmedelskompensationen bör den ersättningsgrundande dagen bestämmas till i vart fall en dag före den dag då drivmedelskompensationen blev känd. Dagen bör också bestämmas med hänsyn till bestämmelserna om registrering av en ny ägare till en personbil efter ett ägarbyte. Om en anmälan om ägarbyte kommer in till Transportstyrelsen inom tio dagar från den angivna dagen för ägarbytet, så registreras den nya ägaren från och med den dag som anges i anmälan. Om anmälan kommer in senare, registreras den nya ägaren från och med den dag som anmälan kom in till myndigheten, se 5 kap. 2 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Det innebär att dagen bör bestämmas till en dag minst tio dagar före den 14 mars. Mot den bakgrunden är det lämpligt att det ersättningsgrundande datumet bestäms till den 1 mars 2022. Sammanfattningsvis bör drivmedelskompensation alltså betalas till en fysisk person som enligt vägtrafikregistret ägde en personbil den 1 mars 2022.

Eftersom ett köp av en personbil är en stor ekonomisk kostnad, är det vanligt att personbilar innehas genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, avbetalningsköp eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år, s.k. leasing. De privatpersoner som på något av dessa sätt innehar en personbil drabbas på samma sätt som en ägare till en personbil av de höga drivmedelskostnaderna. Drivmedelskompensationen bör därför även omfatta sådana innehavare.

Det är viktigt att Sverige även i fortsättningen ligger längst fram i klimatomställningen och att omställningen fortsätter i oförminskad takt. Drivmedelskompensationen som föreslås är ett sätt att stödja de privatpersoner som äger en bil utan att minska incitamenten att t.ex. välja en bränslesnål bil eller ta tåget i stället för bilen på semestern. Av detta skäl bör även ägare till laddbara bilar omfattas av drivmedelskompensationen även om deras körkostnader inte ökat i samma utsträckning som för ägarna till bilar med enbart förbränningsmotor. Dessutom har situationen på elmarknaden i Sverige och Europa under vintern 2021–2022 inneburit höga elpriser som inneburit en viss ökad körkostnad även för ägarna till laddbara bilar.

En fysisk person kan äga flera personbilar. Ett system som kompenserar för innehav av flera bilar kan innebära en risk för att ersättning betalas ut för ett eller flera fordon som aldrig använts när drivmedelspriserna varit

mycket höga och där ägaren alltså inte har haft några drivmedelskostnader som behöver kompenseras. Det skulle även riskera att gynna s.k. bilmålvakter. Drivmedelskompensationen bör därför begränsas till ersättning för en personbil per person.

För att en ägare till en personbil ska anses ha behov av en drivmedelskompensation så bör bilen både ha kunnat och fått framföras i trafik. Personbilar som är avställda, belagda med körförbud eller belagda med användningsförbud får inte framföras i trafik. En personbil som inte lagligen har kunnat framföras i trafik bör inte ha orsakat ägaren några kostnader för drivmedel och bör därför inte vara grund för en drivmedelskompensation.

Avsikten är att drivmedelskompensationen ska ges till fysiska personer som använder sin personbil privat. En fysisk person är dock registrerad som ägare eller innehavare även av en personbil som används i den fysiska personens enskilda näringsverksamhet. Personbilar som är registrerade på en fysisk person och som omfattas av definitionen personbil klass I kan alltså även användas i näringsverksamhet, t.ex. i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola. Det innebär att de kostnader för drivmedel som uppstår för dessa ägare i stor utsträckning har sitt ursprung i en näringsverksamhet där drivmedlet används för att generera intäkter. Sådana utgifter kan också skatterättsligt dras av som en kostnad i näringsverksamhet, medan motsvarande avdragsmöjligheter inte finns för privatpersoner. Även om ett fordon som används i en enskild näringsverksamhet också kan användas privat, skulle en drivmedelskompensation för användning av sådana fordon i första hand inte komma att avse privat användning. Att låta personbilar som används i en enskild näringsverksamhet omfattas av drivmedelskompensationen skulle vidare leda till en snedvridning av konkurrensen i förhållande till motsvarande verksamheter som bedrivs i andra företagsformer, eftersom kompensation inte lämnas för personbilar som har ett företag som registrerad ägare. Personbilar som används i näringsverksamhet bör därför i största möjliga utsträckning undantas från ersättning. Hur en personbil vid olika tillfällen används kan dock inte utläsas av vägtrafikregistret. Däremot ska en anmälan till Transportstyrelsen göras innan ett fordon får användas i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola (se 4 kap. 2 § yrkestrafikförordningen [2012:237], 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen [2012:238], 7 § förordningen [1998:780] om biluthyrning och 5 kap. 14 § förordningen [2019:383] om fordons registrering och användning jämförd med 6 kap. 6 § fordonsförordningen [2009:211]). Undantag från drivmedelskompensation bör därför göras för personbilar som ägs av en fysisk person men som används i yrkesmässig trafik, i taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola.

4.3 Ersättningens storlek

Förslag: Ersättning ska lämnas med 1 000 kronor per ersättningsberättigad person. Ersättning med ytterligare 500 kronor ska lämnas till en ersättningsberättigad person som den 1 mars 2022 enligt vägtrafikregistret hade sin adress i vissa angivna kommuner. Ersättningen ska vara skattefri.

Skälen för förslaget: Drivmedelskompensation bör lämnas med 1 000 kronor per fordonsägare och endast för en personbil per person (jfr avsnitt 4.2).

Vissa områden i Sverige är gles- och landsbygdsområden. På grund av de stora avstånden och att kollektivtrafik i dessa områden inte finns tillgänglig i samma utsträckning som i mer tätbefolkade områden är personer som bor i gles- eller landsbygder särskilt beroende av bilen för sina transporter. Det är därför rimligt att dessa personer får en större drivmedelskompensation än andra. Ersättning bör därför lämnas med ytterligare 500 kronor per person till fordonsägare som bor i sådana områden. Ytterligare ersättning bör dock lämnas bara till den som uppfyller de grundläggande kraven för ersättning, dvs. den som var antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller innehavare av en personbil den 1 mars 2022 som inte är undantagen från rätten till ersättning. Dagen då personen bodde i ett gles- eller landsbygdsområde bör alltså sammanfalla med dagen som grundar rätten till ersättning, dvs. den 1 mars 2022.

Vid bedömningen av vilka områden som ska räknas som gles- och landsbygdsområden är det rimligt att utgå från de kommuner som anges som stödområden enligt förordningen (1999:1382) om stödområden för vissa regionala företagsstöd. För att förenkla tillämpningen bör dock de undantag som görs för vissa områden enligt den förordningen inte gälla för drivmedelskompensationen.

Av 41 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229) framgår att en inkomst på grund av innehav av en tillgång, som inte räknas till inkomstslaget näringsverksamhet, räknas till inkomstslaget kapital. Eftersom grunden för drivmedelskompensationen är att en privatperson äger eller innehar en personbil, skulle ersättningen bedömas som en skattepliktig kapitalinkomst. För att drivmedelskompensationen ska få full effekt bör den dock vara skattefri. En särskild regel om det bör därför föras in i lagen om kompensation för höga drivmedelskostnader.

4.4 Ansvarig myndighet

Förslag: Transportstyrelsen ska ansvara för utbetalning av drivmedelskompensationen.

Skälen för förslaget: Alla personbilar som är registrerade i Sverige finns antecknade i vägtrafikregistret. Av vägtrafikregistret framgår vem som är registrerad ägare samt, om fordonet köpts på kredit med förbehåll om återtaganderätt eller används med nyttjanderätt, vem som innehar

fordonet. Av vägtrafikregistret framgår även om en bil t.ex. är avställd eller belagd med körförbud.

Transportstyrelsen ansvarar för och förvaltar vägtrafikregistret och har därigenom tillgång till samtliga de uppgifter som behövs för att avgöra om en privatperson har rätt till ersättning för en personbil som han eller hon äger eller innehar. Av 2 kap. 3 § vägtrafikdatalagen (2019:369) framgår att myndigheten i sin verksamhet som rör fordon får behandla personuppgifter i vägtrafikregistret om det är nödvändigt för att hantera frågor om bl.a. skatter, avgifter, ersättningar eller premier. En kompensation för höga drivmedelspriser är att bedöma som en ersättning och omfattas därmed av ändamålen med vägtrafikregistret. Transportstyrelsen får alltså använda uppgifterna i registret för att administrera drivmedelskompensationen. Behandlingen av uppgifterna innebär inte någon större ökning av Transportstyrelsens behandling av personuppgifter. Förslaget bedöms heller inte medföra behandling av känsliga personuppgifter enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). Behandlingen bedöms inte medföra några nämnvärda nackdelar i integritetshänseende för enskilda och anses sammantaget vara proportionerlig.

Mot denna bakgrund är det lämpligt att Transportstyrelsen ansvarar för beslut om utbetalning av drivmedelskompensation.

4.5 Beslut och överklagande

Förslag: Utbetalning av drivmedelskompensation ska ske automatiserat, utan föregående ansökan.

Beslut enligt lagen ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Skälen för förslaget: För att drivmedelskompensationen ska komma de ersättningsberättigade till del så snart som möjligt bör förfarandet för beslut om utbetalning göras enkelt. Grunden för att få ersättning utgörs av historiska uppgifter i vägtrafikregistret en viss dag. Transportstyrelsen ska alltså inte göra någon bedömning av vem som har rätt till ersättning. Det saknas därför skäl att införa ett ansökningsförfarande.

Transportstyrelsen bör i stället med stöd av information från vägtrafikregistret om de individer som uppfyller lagens krav och är berättigade till ersättning fatta automatiserade beslut om utbetalning av drivmedelskompensationen. Ersättningen bör betalas ut till de ersättningsberättigade antingen genom insättning på ett konto, i de fall det finns tillgång till kontouppgifter, eller genom en utbetalningsavi.

Eftersom det är fråga om myndighetsutövning mot en enskild, kommer Transportstyrelsen i varje enskilt fall att behöva fatta ett beslut och underrätta den enskilde om det. Transportstyrelsens beslut, liksom myndighetsbeslut i allmänhet, kan som regel överklagas av den som beslutet angår om det har gått honom eller henne emot.

Ett beslut om drivmedelskompensation är ett gynnande beslut som inte innebär några förpliktelser för den enskilde. För de ersättningsberättigade som erhåller maximal ersättning, dvs. 1 500 kronor, är beslutet dessutom fullt ut gynnande.

En ersättningsberättigad som erhåller 1 000 kronor skulle kunna anse sig vara berättigad till ytterligare kompensation och därför vilja överklaga beslutet. Som framgår ovan är det inte fråga om ett förfarande i vilket man ansöker om ersättning och kan riskera avslag. Transportstyrelsen kommer i sin prövning att utgå från tydligt fastställda kriterier i lagen och historiska uppgifter i vägtrafikregistret. Det kommer inte att finnas något utrymme för myndigheten att göra några skönsmässiga bedömningar vid beslut om fördelning av medel. Beslut kommer dessutom att fattas tidigast några månader efter förhållandena den dag som ersättningen baseras på. Uppgifterna i vägtrafikregistret hinner alltså uppdateras i god tid innan utbetalningen ska ske. Mot den här bakgrunden kommer antalet personer som vill överklaga ett beslut troligen att vara få och möjligheten att få ett beslut ändrat vara begränsad.

Av 37 och 38 §§ förvaltningslagen (2017:900) framgår vidare att en myndighet i vissa fall får respektive ska ändra sitt beslut. Ett beslut ska t.ex. ändras om det är uppenbart felaktigt i något väsentligt hänseende på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning och beslutet kan ändras snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Om en för låg ersättning har betalats ut på grund av en felaktig uppgift i vägtrafikregistret kan det alltså finnas möjlighet för myndigheten att ändra sitt beslut. Möjligheten till ändring och den omständigheten att vägtrafikregistret ska innehålla korrekta och uppdaterade uppgifter medför att antalet överklaganden torde bli få.

Den som utifrån uppgifterna i vägtrafikregistret inte uppfyller kraven i lagen och därmed inte får någon drivmedelskompensation kommer inte heller att få något beslut som kan överklagas. Om någon trots detta anser sig ha rätt till ersättning kan han eller hon kontakta Transportstyrelsen som får ta ställning till om ersättning ska betalas ut eller inte. Transportstyrelsen kan då jämföra den enskildes uppgifter med uppgifterna i vägtrafikregistret. Risken för att ett felaktigt beslut fattas torde i dessa fall vara närmast obefintlig. Även i denna situation finns möjligheten till ändring.

5 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: Lagen ska träda i kraft den 1 augusti 2022.

Skälen för förslaget: Kompensationen för de höga drivmedelspriserna bör komma fordonsägarna till del så snart som möjligt. För att kunna utföra sina uppgifter behöver Transportstyrelsen vidta visst utvecklingsarbete. Myndigheten bedömer att utbetalningar av drivmedelskompensationen kan ske tidigast i augusti 2022. Lagen bör därför träda i kraft den 1 augusti 2022.

6 Konsekvenser

Bedömning: Stödkostnaden för drivmedelskompensationen innebär ökade utgifter om 4 200 miljoner kronor på statens budget.

3,7 miljoner fysiska personer är berättigade till drivmedelskompensation och får en engångsförstärkning av sin köpkraft på 1 000 eller 1 500 kronor.

Förslaget innebär tillkommande arbetsuppgifter för Transportstyrelsen. Myndighetens totala kostnader för administrationen av utbetalningen beräknas till 17 miljoner kronor. De tillkommande kostnaderna för Transportstyrelsen kan inte hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar. Antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer i viss mån att öka. Förvaltningsdomstolarna kan hantera de tillkommande målen inom befintliga anslagsramar.

Totalt innebär drivmedelskompensationen ökade utgifter om 4 217 miljoner kronor på statens budget.

Skälen för bedömningen

Syfte och alternativa lösningar

Förslaget utformas mot bakgrund av senare tids ökade drivmedelspriser. Mot samma bakgrund remitterade Regeringskansliet i mars 2022 en promemoria med förslag om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel och en promemoria med förslag om pausad reduktionsplikt. Till skillnad från de förslagen innebär en direkt ekonomisk kompensation en allmän förstärkning av stödmottagarnas köpkraft som inte har en direkt koppling till konsumtionen av drivmedel eller användning av bilar.

Ett alternativ till förslaget skulle kunna vara en annan utformning med avseende på t.ex. stödets storlek, vilka bilägare som ska få en extra ersättning på 500 kronor och för hur många bilar per person som stöd ska betalas ut. Slutligen vore ett alternativ att inte införa en drivmedelskompensation. Regeringen bedömer, med bakgrund av vad som anförts tidigare, att en drivmedelskompensation bör införas och att ersättningens utformning är den mest lämpliga.

Offentligfinansiella effekter

Utgifterna på statens budget till följd av den föreslagna drivmedelskompensationen beräknas uppgå till ca 4 200 miljoner kronor och utgifter för administration till 17 miljoner kronor. Samtliga utgifter är av engångskaraktär och bedöms belasta budgetåret 2022. Om volymerna av överklaganden blir omfattande eller om de lämnas sent under 2022 eller under 2023, kan merarbete med att hantera överklaganden uppstå även 2023.

Effekter för företagen

Drivmedelskompensationen riktar sig till fysiska personer. Det innebär att en del enskilda näringsidkare som står som ägare till en personbil kommer att få stöd även om fordonet inte alls eller endast delvis används privat.

Dock kommer inte personbilar som används i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola att få drivmedelskompensation. Av samtliga personbilar står enskilda näringsidkare som ägare till ca 10 procent. Givet samma ägarandel för de personbilar som berättigar till drivmedelskompensation skulle det kunna röra sig om ca 370 000 enskilda näringsidkare som får stöd.

Att ge stöd till enskilda näringsidkare men inte till andra företagare kan leda till viss snedvridning av konkurrensen mellan enskild näringsverksamhet och andra företagsformer. Den effekten torde dock, utifrån stödets omfattning, bli begränsad. Effekten begränsas också genom att personbilar som används i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola inte omfattas av ersättningen. Den sammantagna bedömningen är att de direkta effekterna på företag till följd av kompensationen blir små.

Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten

De personer som är berättigade till drivmedelskompensation får en engångsförstärkning av sin köpkraft på 1 000 eller 1 500 kronor. Denna förstärkning gäller alla. Den förstärkta köpkraften i relativa tal varierar från person till person beroende på inkomst.

Priserna på bensin och diesel varierar även under normala förhållanden. I januari 2022 var priset på bensin i genomsnitt ca 18 kronor per liter och på diesel ca 21 kronor per liter. I mars 2022 hade det genomsnittliga priset per liter bensin ökat till ca 21 kronor och per liter diesel till ca 25 kronor. För en bilist som kör 1 500 mil per år innebär det att drivmedelskostnaden per månad har ökat med ca 260 kronor för bensin ($[21 \text{ kronor} - 18 \text{ kronor}] * 0,7 \text{ l/mil} * 1 500 \text{ mil/12}$) och med ca 250 kronor för diesel ($[25 \text{ kronor} - 21 \text{ kronor}] * 0,5 \text{ l/mil} * 1 500 \text{ mil/12}$).

För personer som använder sin bil i begränsad omfattning kan stödet innebära en kompensation som blir större än prisökningarna på drivmedel, särskilt för den som bor i en kommun där kompensation betalas med 1 500 kronor. Den relativa köpkraften för personer bosatta i kommuner där kompensation ges med 1 000 kronor och som använder bilen i större utsträckning än genomsnittet påverkas typiskt sett inte i så stor utsträckning. I relativa termer gynnas personer med lägre inkomst av stödet.

Omkring 3,7 miljoner fysiska personer bedöms få drivmedelskompensationen. Av dem kommer ca 960 000 att få en kompensation på 1 500 kronor.

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Även om en del av inkomsterna från ersättningen sannolikt omfördelas inom hushållen, bedöms ändå drivmedelskompensationen påverka och gynna män mer än kvinnor. Förslaget avser dock en engångsutbetalning. Därför bedöms det inte medföra någon långsiktig påverkan på den ekonomiska jämställdheten.

Effekter för inkomstfördelningen

Ersättningens storlek är densamma, oavsett hur många bilar individen innehar och oberoende av bilens värde. I relation till individernas ekonomiska standard får ersättningen därför större betydelse för de med

lägre inkomster än de med högre inkomster. Därtill kommer att ersättningen föreslås vara högre i gles- och landsbygdsområden där inkomsterna generellt sett är lägre än i andra delar av landet. Sammantaget medför detta att drivmedelskompensationen procentuellt sett ger en större förstärkning av den ekonomiska standarden i den nedre delen av inkomstfördelningen än i den övre.

Effekter för miljön

Förslaget att ge drivmedelskompensation till ägare av personbilar gör att berörda personers köpkraft förstärks. Kompensationen är dock inte beroende av drivmedelskonsumtionen och förstärker därför inte incitamenten till konsumtion av drivmedel mer än andra transfereringar, som exempelvis barnbidragen. Utbetalningen kan likställas med en minskning av de fasta kostnaderna förknippade med bilägande och den föreslagna åtgärden kan därmed öka benägenheten att köra bil något. Kompensationen bedöms därför, allt annat lika, öka koldioxidutsläppen. Samtidigt hindrar den föreslagna åtgärden inte att berörda personer använder pengarna till andra mer klimatvänliga konsumtionsvaror eller sätt att resa. Effekten bedöms därför vara försumbar. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportmedel kan i begränsad utsträckning dämpas.

Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget innebär tillkommande kostnader av engångskaraktär för Transportstyrelsen, som är den myndighet som föreslås hantera utbetalningen av drivmedelskompensationen. Myndighetens totala kostnader för administrationen av utbetalningen beräknas till 17 miljoner kronor. Transportstyrelsen kommer att få tillkommande kostnader för systemutveckling och administration av utbetalningen och för informationsinsatserna inför utbetalningen. Myndigheten kommer även i viss mån att få hantera inkommande samtal och förfrågningar från allmänheten. Vidare kommer myndigheten att få hantera ett visst antal överklaganden där medborgare anser sig berättigade till det högre kompensationsbeloppet om 1 500 kronor i stället för 1 000 kronor. Antalet ärenden av det slaget torde vara mycket litet. De tillkommande kostnaderna för Transportstyrelsen kommer inte att kunna hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar.

Antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att öka. Det troliga är dock att antalet tillkommande mål kommer att vara mycket litet. De allmänna förvaltningsdomstolarna kan därför hantera de tillkommande målen inom befintliga anslagsramar. Några ökade kostnader för andra myndigheter förutses inte.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med EU:s regelverk om statligt stöd. Det beror på att det är en allmän åtgärd som riktar sig mot privatpersoner. Sådana fordon som ägs av fysiska personer men enligt vägtrafikregistret uttryckligen används huvudsakligen för ekonomisk verksamhet kommer att undantas från rätten till ersättning. Eftersom regelverket om statligt stöd gäller sådan ersättning som ges till ekonomisk verksamhet bedöms detta

inte omfatta den aktuella åtgärden. Att ersättningen är av begränsad storlek per mottagare gör att den i vart fall inte kan anses ha någon snedvridande effekt på marknaden.

Övriga effekter

Då förslaget avser en engångsutbetalning bedöms förslaget inte få någon effekt på sysselsättningen, arbetslösheten eller lönerna.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om kompensation för höga drivmedelskostnader

Innebörden av personbil

1 § I denna lag avses med personbil detsamma som personbil klass I i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen anges vad som avses med en personbil. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Enligt paragrafen avses med personbil detsamma som personbil klass I i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Av den paragrafen framgår att en personbil är en bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone bl.a. sovplatser och fast utrustning för matlagning. Personbilar delas in i klass I och klass II. En personbil klass I är alla personbilar som inte tillhör klass II. Med personbil klass II avses personbilar som är utrustade med bl.a. sovplatser och fast utrustning för matlagning, s.k. husbilar. Det innebär att en personbil klass I är en personbil som inte är en husbil.

Rätt till ersättning

2 § En fysisk person som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare till en personbil den 1 mars 2022 har rätt till ersättning enligt denna lag.

Det som sägs om ägaren i första stycket ska i stället tillämpas på innehavaren, när det är fråga om en personbil som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

I paragrafen anges vem som har rätt till ersättning. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Enligt *första stycket* ska ersättning lämnas endast till fysiska personer. För att få ersättning ska det framgå av vägtrafikregistret att den fysiska personen ägde en personbil den 1 mars 2022. Rätten till ersättning gäller även om den fysiska personen efter det datumet inte längre äger en personbil. Vägtrafikregistret regleras i 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:369) och utgör den uppgiftssamling i vilken Transportstyrelsen registrerar bl.a. personuppgifter som rör fordon.

Av *andra stycket* framgår att det som sägs om ägaren till en personbil i första stycket i stället ska tillämpas på innehavaren av bilen i vissa fall. Vem som är innehavare av en personbil framgår av vägtrafikregistret. I *andra stycket första punkten* avses personbilar som köpts genom avbetalningsköp. I *andra stycket andra punkten* avses personbilar som innehas med stöd av ett avtal om leasing.

3 § Ersättning lämnas endast för en personbil per person.

- Ersättning lämnas inte för en personbil som den 1 mars 2022 var
1. avställd,

2. belagd med användningsförbud eller körförbud, eller
3. registrerad för användning i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en biluthyrningsrörelse eller trafikskola.

I paragrafen anges vilka fordon som ersättningen omfattar. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Av *första stycket* framgår att varje person endast får ersättning för en personbil, oavsett hur många personbilar som personen äger eller innehar.

I *andra stycket* regleras när ersättning inte ska betalas. Ersättning lämnas inte för en personbil som den 1 mars 2022 uppfyller något av kriterierna i första till tredje punkten. För att ersättning ska betalas ska den bil som utgör grunden för rätten till ersättning alltså lagligen ha kunnat användas och inte ha varit registrerad för användning i viss angiven näringsverksamhet.

Enligt *punkten 1* lämnas inte ersättning om bilen är avställd. Bestämmelser om avställning och påställning av fordon finns i 4 kap. förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Av 10 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning framgår att avställda fordon, med vissa undantag, inte får användas.

Av *punkten 2* framgår att undantag görs för personbilar som är belagda med användningsförbud eller körförbud. Ett fordon kan beläggas med användningsförbud om det finns obetalda fordonsrelaterade skulder knutna till fordonet som t.ex. fordonsskatt, trängselskatt eller felparkeringsavgifter. Användningsförbud regleras i de lagar som innehåller bestämmelser om den aktuella skatten eller avgiften. Bestämmelser om när körförbud får meddelas finns i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:574). Både användningsförbud och körförbud innebär att fordonet inte får köras.

Ersättning lämnas inte för personbilar som används i viss angiven näringsverksamhet enligt *punkten 3*. Vad som avses med yrkesmässig trafik framgår av artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG och av 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210). Taxitrafik har den innebörd som anges i 1 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211). Med biluthyrningsrörelse avses detsamma som i lagen (1998:492) om biluthyrning och med trafikskola detsamma som i lagen (1998:493) om trafikskolor. Innan ett fordon används i någon av de verksamheterna ska en anmälan till Transportstyrelsen ske (se 4 kap. 2 § yrkestrafikförordningen [2012:237], 4 kap. 2 § taxitrafikförordningen [2012:238], 7 § förordningen (1998:780) om biluthyrning och 5 kap. 14 § förordningen om fordons registrering och användning jämförd med 6 kap. 6 § fordonsförordningen [2009:211]).

Ersättningens storlek

4 § Ersättning lämnas med 1 000 kronor per person.

Ersättning lämnas med ytterligare 500 kronor om den ersättningsberättigade enligt vägtrafikregistret hade sin adress den 1 mars 2022 i någon av de kommuner som anges i bilagan till denna lag.

I paragrafen anges med vilket belopp ersättning ska utgå. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

Av *första stycket* framgår att ersättning ska betalas med 1 000 kronor till varje ersättningsberättigad person. Av 3 § framgår att ersättning endast lämnas för en personbil per person. En person som äger flera personbilar har alltså endast rätt till ersättning med totalt 1 000 kronor.

I *andra stycket* regleras en rätt till ytterligare ersättning. Om den som har rätt till ersättning enligt 2 § den 1 mars 2022, dvs. samma dag som personen enligt 2 § ska ha ägt eller innehaft en personbil, bodde i någon av de kommuner som anges i bilagan till lagen, har personen rätt till ersättning med ytterligare 500 kronor. Avgörande för rätten till ytterligare ersättning är den adress som är antecknad i vägtrafikregistret.

5 § Ersättning enligt denna lag ska inte tas upp till beskattning enligt inkomstskattelagen (1999:1229).

I paragrafen regleras beskattning. Övervägandena finns i avsnitt 4.3
Ersättning enligt lagen ska vara skattefri.

Utbetalning av ersättning

6 § Transportstyrelsen betalar ut ersättning enligt denna lag.

I paragrafen anges vem som betalar ut ersättningen. Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

Transportstyrelsen ansvarar för utbetalning av ersättningen antingen genom insättning på ett konto eller genom en utbetalningsavi.

Överklagande

7 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.
Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras överklaganden. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

Beslut enligt lagen kommer att fattas automatiserat utan föregående ansökan. Ett beslut som har överklagats får under vissa förutsättningar ändras av den myndighet som har meddelat det som första instans (se 36–39 §§ förvaltningslagen [2017:900]).