

2019-11-22

Dnr 2019:1142
Revidering

Rapport från utredningstjänsten

WLTP BESKATTNING

Hur stor är fordonsskatten på Fiat Ducato och Mercedes Sprinter i Sverige jämfört med Tyskland och Finland?

Påverkas skatten av övergången till WLTP?

Redogör för implementeringen av WLTP

Fordonsskatt på Fiat Ducato och Mercedes Sprinter i Tyskland, Finland och Sverige

Fordonsskatten utgör endast en del av de skatter och avgifter som fordon påverkas av. Eftersom dessa system kan se mycket olika ut ger fordonsskatten inte nödvändigtvis rättvisande bild av kostnaden för att inneha ett fordon i ett visst land.

Tyskland

I Tyskland baseras fordonsskatten på tjänstefordon enbart på vikt. Utsläpp av koldioxid eller andra ämnen påverkar alltså inte skatten för dessa. För husbilar beror fordonsskatten både på vikt och utsläpp.

I tabell 1 nedan redovisas fordonsskatten, för tjänstefordon och husbilar med en max-vikt på upp till 3,5 ton, i Tyskland.

Tabell 1: Fordonsskatt på tjänstefordon och husbilar i Tyskland år 2020

	Fordonsskatt	Används WLTP-värden	Används NEDC-värden
Tjänstefordon	172 – 210 €	-	-
Husbil	210 – 480 €	Ja	Nej

Källa: Bundesfinanzministerium (2019)

Finland

I Finland baseras fordonsskatten på koldioxidutsläpp. Fordon med annat bränsle än bensin kan även ha en drivmedelsskatt relaterad till fordonets vikt. Både vikt och koldioxidutsläpp är fordonsspecifikt beroende på fordonets utrustning. Det

går alltså inte att generellt säga vad en viss modell har för fordonsskatt, eftersom utrustning kan variera även inom en viss typbeteckning.

Som exempel har en Fiat Ducato 2,3 Multijet 180, 10 m³ Comfort Matic, 177 hk (kategori N), CO₂-utsläpp 165 g/km, totalvikt 3 500 kg, från 2019 en grundskatt på 191,99 € och drivskatt på 114,975 € år 2019.

Sedan 1 januari 2019 baseras grundskatten endast på WLTP-värden. År 2020 sänks grundskatten så att intäkterna från denna minskar med 50 miljoner € (Traficom 2019).

Sverige

I Sverige finns Fiat Ducato registrerade både i personbilsklass II (husbilar) och i klassen lätta lastbilar. Alla Mercedes sprinter är registrerade som lätta lastbilar.

De aktuella fordonen har en fordonsskatt baserad på koldioxidutsläpp. Om det i vägtrafikregistret finns uppgifter om både NEDC-värde och WLTP-värde ska fordonsskatten beräknas på det lägre av dessa värden fram till 31 december 2019. Efter 31 december 2019 ska istället det högsta värdet användas.

Från och med 1 september 2019 måste alla nya fordon ha WLTP-värden. I de fall detta saknas beräknas ett nytt koldioxidvärde utgående från NEDC-värdet.

Från 1 juli 2018 beskattas personbilar klass I och II, lätta lastbilar och lätta bussar med en förhöjd fordonsskatt (malus) i 3 år, om de är från 2018 eller senare, och har ett koldioxidutsläpp över 95 gram/km. detta gäller inte alternativa drivmedel.

I tabell 2 nedan redovisas fordonsskatt och malus för husbilar bland de aktuella modellerna.

Tabell 2: Fordonsskatt och malus år 2019 för vissa husbilar registrerade år 2019

Husbilar	Motor- effekt (kw) Drivm. 1	Cylinder Effektvolym (hk)	Cylinder CO ₂ (cc)	Beräknat CO ₂ -värde WLTP beskattning	Årsskatt, förinkl. malus kr	Årsskatt exkl. malus kr	
Fiat Ducato	96	131	2287	saknas	210	14 629	5 627
Fiat Ducato	110	150	2287	saknas	198	13 182	5 200
Fiat Ducato Chic							
E-line I 51 QB	130	177	2287	saknas	202	13 665	5 343

Källa: Transportstyrelsen (2019)

I tabell 3 nedan redovisas fordonsskatt och malus för lätta lastbilar bland de aktuella modellerna.

Tabell 3: Fordonsskatt och malus år 2019 för vissa lätta lastbilar registrerade år 2019

Lätta lastbilar	Motoreffekt		Cylinder		Årskatt, NEDC inkl.		Årskatt, NEDC, exkl.		Årskatt, WLTP, inkl.		Årskatt, WLTP, exkl.	
	kt (kw)	Effekt Drivm. 1 (hk)	volym (cc)	CO ₂ NEDC	CO ₂ WLTP	malus kr	malus kr	malus kr	malus kr	malus kr	malus kr	
FIAT DUCATO	103	140	2287	218	274	15 593	5 911	22 342	7 900			
FIAT DUCATO	118	160	2287	218	274	15 593	5 911	22 342	7 900			
FIAT DUCATO	130	177	2287	170	Saknas	9 808	4 206	saknas	saknas			
SPRINTER	120	163	2143	192	240	12 459	4 987	18 244	6 692			
SPRINTER	120	163	2143	192	241	12 459	4 987	18 365	6 728			
SPRINTER	120	163	2143	192	242	12 459	4 987	18 485	6 763			
SPRINTER	120	163	2143	197	244	13 062	5 165	18 726	6 834			
SPRINTER	120	163	2143	192	243	12 459	4 987	18 606	6 799			
SPRINTER	120	163	2143	208	245	14 388	5 556	18 847	6 870			
SPRINTER 906												
BB35	120	163	2143	197	246	13 062	5 165	18 967	6 905			
SPRINTER	120	163	2143	197	247	13 062	5 165	19 088	6 941			
SPRINTER	120	163	2143	192	252	12 459	4 987	19 691	7 119			
SPRINTER	120	163	2143	192	253	12 459	4 987	19 811	7 154			
SPRINTER												
906BA35	120	163	2143	192	256	12 459	4 987	20 173	7 261			
SPRINTER	120	163	2143	208	257	14 388	5 556	20 293	7 296			
SPRINTER	120	163	2143	200	259	13 424	5 272	20 534	7 367			
SPRINTER	120	163	2143	200	272	13 424	5 272	22 101	7 829			

Källa: Transportstyrelsen (2019)

Implementering av mätmetoden WLTP

Genom EU-förordning 2017/1151 ersätter WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) den äldre metoden NEDC (New European Driving Cycle) som testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (samt vissa andra emissioner) för lätta fordon. WLTP är utvecklad för att ge värden som stämmer bättre överens med utsläpp vid verklig körning än vad NEDC gjort.

För nya fordon som säljs inom EU har WLTP som mätmetod implementerats enligt nedan:

- Nya modeller av personbilar, lätta lastbilar och bussar i lättaste kategorin (N1 klass I) från och med september 2017
- Alla nya personbilar, lätta lastbilar och bussar i lättaste kategorin (N1 klass I) från och med 1 september 2018
- Nya modeller av lastbilar och bussar (N1 klass II och III) från och med september 2018
- Alla nya lättare lastbilar och bussar (N1 klass II och III) från och med september 2019

EU-kommissionen rekommenderas att konsumentinformation om bränsleförbrukning och g/km CO_2 -värde endast anges med WLTP-värden från och med 1 januari 2019. Det är dock upp till varje land att själva besluta om detta (EU-kommissionen 2019 a).

Från och med år 2021 ska regleringen av högsta tillåtna utsläpp för fordon sålda inom unionen endast utgå från WLTP-värden (EU-kommissionen 2019 b)

Implementering av WLTP vid beräkning av fordonsskatt

Övergången till WLTP som mätmetod innebär att nyregistrerade fordon endast kommer att ha mätvärden med WLTP (under en övergångsperiod har vissa fordon både mätvärden med NEDC och WLTP), medan äldre fordon fortfarande har mätvärden med NEDC.

WLTP kommer i de flesta fall att resultera i ett högre g/km CO_2 -värde för ett specifikt fordon än motsvarande NEDC-värde.

De flesta EU-länder tillämpar någon form av koldioxidbaserad fordonsskatt. Om skatten är relaterat till uppmätt g/km CO_2 -värde innebär detta att en förändring av mätmetod kommer att påverka fordonsskatten, om beräkningsmetoden för skatten är densamma. Det är dock möjligt att skattesystemet ändras i samband med övergången till den nya mätmetoden.

Fordonsskatten är en nationell angelägenhet som inte regleras av EU. Detta innebär att övergångsfasen från NEDC till WLTP kan hanteras olika i olika länder. Huruvida en koldioxidbaserad skatt anpassas till de ökade g/km CO_2 -värden, vid övergången, kan också vara olika för olika länder.

I Sverige sker ingen förändring av den koldioxidbaserade fordonsskatten i samband med övergången till WLTP (Transportstyrelsen 2019 b). I praktiken medför detta högre skatt för många nyregistrerade fordon, eftersom de uppmätta g/km CO_2 -värdena vanligen är högre med WLTP än med NEDC. Äldre fordon påverkas inte eftersom deras skatt fortsatt är baserad på NEDC.

Den 1 juli 2018 infördes i Sverige ett bonus-malus system med högre fordonsskatt för fordon med höga utsläpp och en bonus till fordon med låga utsläpp. Detta system baseras på NEDC-värden fram till 31 december 2019. Därefter övergår man till WLTP-värden.

Jämförelser av fordonsskatt mellan olika länder under 2017 – 2020 påverkas av både hur övergången från NEDC till WLTP hanteras (vilket av värdena som används vid beräkning av koldioxidbaserad skatt för de fordon som har värden både i NEDC och i WLTP), och om den koldioxidbaserade skatten justeras på grund av nya mätvärden eller ändras av andra orsaker.

Om fordonsskatterna utvecklas olika i olika länder under denna period behöver detta alltså inte bero på att WLTP har implementerats olika. Fordonsskatten kan även ha ändrats, antingen med anledning av införandet av WLTP eller oberoende av införandet av WLTP.

Källor

Bundesfinanzministerium (2019):

https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html

EU-förordning 2017/1151

EU-kommissionen (2019 a):

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/cars/docs/faq_wltp_correlation_en.pdf

EU-kommissionen (2019 b): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2017.142.01.0100.01.ENG

Traficom (2019): E-postkontakt med Kurth Matti, Registrering och beskattning, Traficom Finland

Transportstyrelsen (2019 a): E-post-kontakt med Ullabritt Andersson, verksamhetsspecialist, Transportstyrelsen

Transportstyrelsen (2019 b): E-post-kontakt med Mats Einarsson, Verksamhetsutvecklare Transportstyrelsen