

# Lagrådsremiss

## Kompensation för höga drivmedelskostnader

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 5 maj 2022

*Tomas Eneroth*

*Gunilla Svedberg*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag som syftar till att minska effekterna av de höga drivmedelspriser som uppstått som en följd av Rysslands invasion av Ukraina.

En ny lag föreslås som innebär att en fysisk person som den 28 februari 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 och upphöra att gälla vid utgången av december 2022.

## Innehållsförteckning

|          |   |    |
|----------|---|----|
| 1        | Beslut .....  | 3  |
| 2        | Förslag till lag om kompensation för höga drivmedelskostnader ..... | 4  |
| 3        | Ärendet och dess beredning .....                                    | 8  |
| 4        | Drivmedelskompensation.....   | 8  |
| 4.1      | En lag om kompensation för höga drivmedelskostnader.....            | 8  |
| 4.2      | Rätten till ersättning .....  | 9  |
| 4.3      | Ersättningens storlek .....   | 12 |
| 4.4      | Ansvarig myndighet .....  | 13 |
| 4.5      | Beslut och överklagande .....                                       | 15 |
| 5        | Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....                      | 16 |
| 6        | Konsekvenser.....   | 17 |
| 7        | Författningskommentar.....  | 22 |
| Bilaga 1 | Promemorians lagförslag.....  | 26 |
| Bilaga 2 | Förteckning över remissinstanserna .....                            | 30 |

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om kompensation för höga drivmedelskostnader.

## 2 Förslag till lag om kompensation för höga drivmedelskostnader

Härigenom föreskrivs följande.

### **Innebörden av ordet 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 har rätt till ersättning enligt denna lag, om personen vid tidpunkten för beslutet om ersättningen är antecknad i vägtrafikregistret som ägare till en personbil den 28 februari 2022.

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.

Det som sägs om ägaren och innehavaren i första och andra styckena ska i stället tillämpas på en förmyndare för en sådan person, om förmyndaren registrerats i vägtrafikregistret, när det är fråga om en personbil som ägs eller innehas av en person som inte har fyllt 18 år och som inte har förarbörighet för personbil.

**3 §** Ersättning lämnas endast för en personbil per person.

Ersättning lämnas inte om det framgår av vägtrafikregistret att personbilen den 28 februari 2022 var

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

### **Ersättningens storlek**

**4 §** Ersättning lämnas med 1 000 kronor per person.

Ersättning lämnas med ytterligare 500 kronor om den ersättningsberättigade vid tidpunkten för beslutet om ersättningen enligt vägtrafikregistret hade sin adress den 28 februari 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).

### **Beslut och utbetalning**

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om och betalar ut ersättning enligt denna lag.

## **Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2022.
2. Lagen upphör att gälla vid utgången av december 2022.
3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för mål och ärenden som har inletts före utgången av december 2022.

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

Västerbottens län: Bjuholms, 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 Ärendet och dess beredning

Efter Rysslands invasion av Ukraina har drivmedelspriserna ökat kraftigt. Med anledning av det togs promemorian Kompensation för höga drivmedelskostnader fram inom Infrastrukturdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Infrastrukturdepartementet (I2022/00901).

I lagrådsremissen behandlas promemorians förslag.

### 4 Drivmedelskompensation

#### 4.1 En lag om kompensation för höga drivmedelskostnader

**Regeringens förslag:** Det ska införas en lag om kompensation för höga drivmedelskostnader.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Mobility Sweden*, *Region Jämtland Härjedalen*, *Region Norrbotten*, *Skatteverket* och *Svenska Transportarbetarförbundet* tillstyrker eller har ingen invändning mot förslaget. *Region Värmland* och *Konjunkturinstitutet* ser en risk med att kompensationer för prishöjningar av olika slag skapar en förväntan om bidrag även vid framtida kriser. *Arbetsförmedlingen* framför att de höga drivmedelskostnaderna kan påverka individens möjlighet att söka och ta arbete på annan ort och att en engångskompensation inte är en tillräcklig lösning. *Naturvårdsverket* avstyrker förslaget eftersom det motverkar de långsiktiga styrksignaler som miljö- och klimatpolitiken behöver. *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* avstyrker förslaget och anser att det inte är en ändamålsenlig åtgärd. *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* avstyrker förslaget och ser en risk med att kompensationer för prishöjningar av olika slag skapar en förväntan om bidrag även vid framtida kriser.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 gles- och landsbygdsområden. Trots att vissa remissinstanser, däribland *Region Värmland* och *Konjunkturinstitutet*, anser att förslaget skapar förväntningar om bidrag även framöver, finns det mot den bakgrunden skäl att kompensera privatpersoner för de höga drivmedelspriserna. Det är önskvärt att kompensationen kommer de ersättningsberättigade till del så snart som möjligt. Även om kompensationen skulle kunna utformas på andra sätt,



anser regeringen till skillnad från bl.a. *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen*, att förslaget uppfyller sitt syfte.

Reglerna kommer innehålla bestämmelser om beskattning (se avsnitt 4.3). Med anledning av detta bör de materiella bestämmelserna om drivmedelskompensationen i sin helhet finnas i lag. En ny lag om kompensation för höga drivmedelskostnader bör därför införas.

## 4.2 Rätten till ersättning

**Regeringens förslag:** En fysisk person som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare av en personbil klass I den 28 februari 2022 ska få ersättning för en bil. 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. Om ägaren till en personbil klass I är under 18 år och saknar förarbehörighet för personbil, ska ersättningen i stället ges till en i vägtrafikregistret registrerad förmyndare för ägaren.

Undantag ska göras för personbilar som var avställda eller belagda med kör- eller användningsförbud den 28 februari 2022. Undantag ska även göras för personbilar som då användes i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller en biluthyrningsrörelse eller trafikskola.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. Promemorians förslag skiljer sig åt i fråga om det ersättningsgrundande datumet. Promemorian innehåller inte heller ett förslag om att en förmyndare för en underårig person ska få ersättningen.

**Remissinstanserna:** *2030-sekretariatet* anser att ersättningen borde ges till utsatta transportberoende hushåll, särskilt i glesbygd, liksom till särskilt drabbade branscher. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att ersättning som ges för laddbara bilar inte bidrar till ökad måluppfyllelse. *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* anser att ersättningen bör ha en direkt koppling till konsumtion av drivmedel och faktisk användning av en bil. *Region Jämtland Härjedalen* är positiv till att ersättning ges till fordonsägare, men önskar ett ersättningssystem som kompenserar även andra befolkningsgrupper. *Konjunkturinstitutet*, *Region Kronoberg*, *Region Värmland* och *Riksförbundet M Sverige* är positiva till en kompensation men anser att den bör ha en direkt koppling till konsumtion av drivmedel och faktisk användning av en bil. *Sveriges MotorCyklister (SMC)* anser att ersättningen även ska omfatta motorcyklar, mopeder och A-traktorer. *Transportstyrelsen* anser att den dag som ger rätt till ersättning bör ändras till den 28 februari 2022 och vill ha förtydliganden i fråga om bl.a. rätten till ersättning för underåriga fordonsägare och avlidna.

**Skälen för regeringens förslag:** Avsikten med den föreslagna ersättningen är att kompensera hushållen för ökade drivmedelspriser. Trots *2030-sekretariatets* synpunkt bör ersättning därför 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, som *SMC* påpekar, görs med andra fordon eller på annat sätt så dominerar personbilen det vardagliga resandet för många människor. Drivmedelskompensationen bör därför endast omfatta ersättning för höga drivmedelskostnader för användning av en personbil.

Drivmedelskompensationen är riktad till privatpersoner. Flera remissinstanser, däribland *Region Kronoberg* och *Region Värmland*, anser att kompensationen bör relateras till faktisk användning av en personbil och därmed konsumtion av drivmedel. Ett sådant system skulle innebära betydande administration och kostnader för den myndighet som ska hantera systemet. För att kompensationen ska få bäst effekt och systemet inte bli onödigt komplicerat bör kompensationen betalas till fysiska personer som äger en personbil.

Vem som är registrerad ägare till en personbil 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.

Hänsyn bör också tas till att ett månadsskifte är en s.k. brytpunkt i fråga om betalning av fordonsskatt och besiktning. Här gäller det för fordonsägare som skulle ha betalat fordonsskatt eller besiktigt sin personbil senast den 28 februari 2022. Om registrering av betald skatt eller genomförd besiktning inte har skett den 1 mars, inträder användningsförbud eller körförbud för den aktuella personbilen även om betalning eller besiktning har skett i tid. Mot den bakgrunden är det, som *Transportstyrelsen* påpekar, lämpligt att det ersättningsgrundande datumet bestäms till den 28 februari 2022.

Sammanfattningsvis bör drivmedelskompensation alltså betalas till en fysisk person som enligt vägtrafikregistret ägde en personbil den 28 februari 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.

Vissa personbilar är registrerade på personer under 18 år, dvs. underåriga. Som Transportstyrelsen påpekar bör det klargöras till vem drivmedelskompensationen ska betalas i ett sådant fall. Av 4 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning framgår att det som sägs om ägaren till ett fordon tillämpas på en registrerad förmyndare för en underårig som inte har förarbehörighet för fordonet. På motsvarande sätt är det lämpligt att drivmedelskompensationen betalas ut till en förmyndare för en underårig, om en sådan finns registrerad i vägtrafikregistret.

Enligt Transportstyrelsen bör det också klargöras vad som gäller om en fordonsägare har avlidit. Eftersom det endast är fysiska personer som har rätt till ersättning kommer ersättning inte att betalas till den som har avlidit innan beslutet om ersättning har fattats.

Det är viktigt att Sverige även i fortsättningen ligger längst fram i klimatomställningen och att omställningen fortsätter i oförminskad takt. Den drivmedelskompensation 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 fört med sig en viss ökad körkostnad även för ägarna till laddbara bilar. Mot den bakgrunden är det, trots det som *VTI* påpekar, lämpligt att ersättning ges 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. Uppgifter om avställning, körförbud och användningsförbud framgår av vägtrafikregistret och läggs till grund för bedömningen av om drivmedelskompensation ska betalas eller inte.

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 av personbil klass I kan alltså även användas i näringsverksamhet, t.ex. i yrkesmässig trafik, taxitrafik eller i en uthyringsrörelse 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 uthyrningsrörelse 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 uthyrningsrörelse eller trafikskola.

### 4.3 Ersättningens storlek

**Regeringens förslag:** Ersättning ska lämnas med 1 000 kronor per ersättningsberättigad person. Ersättning med ytterligare 500 kronor ska lämnas till en ersättningsberättigad person som enligt vägtrafikregistret hade sin adress i en av de angivna kommunerna den 28 februari 2022. Ersättningen ska vara skattefri.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag skiljer sig åt i fråga om det ersättningsgrundande datumet.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket* anser att det är bra att ersättningen är olika stor beroende på var man bor i landet. *Region Jämtland Härjedalen* och *Region Värmland* anser att det är bra att ersättningen är olika stor beroende på var man bor i landet men anser att ersättningsnivåerna borde varit högre. *Region Kronoberg* är positiv till att personer i gles- och landsbygd får högre kompensation men anser att kompensationen i högre utsträckning borde utgå från användning och behov snarare än utpekade stödområden för vissa regionala företagsstöd. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* är positivt till att ersättningen inte fullt ut kompenserar prisökningen men anser att skillnaderna mellan städer och landsbygd när det gäller inkomster och behov bör beaktas tydligare vid bestämmande av ersättningens storlek.

**Skälen för regeringens förslag:** Även om vissa remissinstanser, däribland *Region Jämtland Härjedalen* och *Region Värmland*, anser att ersättningen borde vara högre, bör drivmedelskompensation 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. *VTI* anser att kompensationen även bör relateras till drivmedelskostnadernas faktiska påverkan på olika individer utifrån bl.a. inkomster och bostadsförhållanden. Ett sådant system skulle innebära betydande administration och kostnader för den myndighet som ska hantera systemet. För att systemet inte ska bli onödigt komplicerat bör skillnaden i kompensationen endast baseras på om den ersättningsberättigade bor i ett tätbefolkat område eller inte. Ersättning bör alltså lämnas med ytterligare 500 kronor per person till fordonsägare som bor i ett gles- eller landsbygdsområde. Ytterligare ersättning bör dock lämnas bara till den som uppfyller de grundläggande kraven för ersättning, dvs. den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller innehavare av en personbil den 28 februari 2022 och som inte är undantagen från rätten till ersättning. Dagen då personen enligt vägtrafikregistret bodde i ett gles- eller landsbygdsområde bör alltså sammanfalla med dagen som grundar rätten till ersättning, dvs. den 28 februari 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.

#### 4.4 Ansvarig myndighet

**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva frågor om och ansvara för utbetalning av drivmedelskompensationen.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorians förslag framgår det i lagtexten inte uttryckligen vem som ska besluta om ersättningen. Vidare framgår det uttryckligen av lagtexten att Transportstyrelsen ska betala ut ersättningen.

**Remissinstanserna:** *Integritetsskyddsmyndigheten* anser att det behöver utredas vilken den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter är och om artikel 22 i EU:s dataskyddsförordning är tillämplig. *Transportstyrelsen* ser ett behov av att det förtydligas att myndigheten ska fatta beslut enligt lagen.

**Skälen för regeringens förslag:** Alla personbilar som är registrerade i Sverige finns antecknade i vägtrafikregistret. Av vägtrafikregistret framgår vem som är registrerad ägare och förmyndare för en registrerad ägare som är under 18 år och som saknar förarbehörighet för fordonet. Vidare framgår vem som innehar fordonet om fordonet köpts på kredit med förbehåll om återtaganderätt eller används med nyttjanderätt. 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.

Utbetalningen av drivmedelskompensationen är en uppgift av allmänt intresse och innefattar myndighetsutövning mot enskilda. Vidare är behandlingen av personuppgifter nödvändig för att Transportstyrelsen ska kunna betala ut drivmedelskompensationen. Det rättsliga stödet för personuppgiftsbehandlingen, som *Integritetsskyddsmyndigheten* efterlyser, är därmed artikel 6.1 e 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), i fortsättningen kallad EU:s dataskyddsförordning. Förslaget bedöms inte medföra behandling av känsliga personuppgifter enligt artikel 9 i EU:s dataskyddsförordning.

Som framgår av avsnitt 4.5 kommer Transportstyrelsen att fatta automatiserade beslut om utbetalning av drivmedelskompensationen. Besluten torde inte innefatta profilering enligt artikel 4.4 i EU:s dataskyddsförordning. *Integritetsskyddsmyndigheten* efterfrågar en analys av huruvida artikel 22 i EU:s dataskyddsförordning är tillämplig på besluten och om det i så fall finns ett tillräckligt skydd för den registrerades rättigheter, friheter och berättigade intressen. Regeringen har tidigare uttalat att skäl 71 och 73 i EU:s dataskyddsförordning talar för att avsikten med artikel 22 är att endast omfatta automatiserade beslut som innefattar profilering, även om någon säker slutsats inte kan dras i avsaknad av praxis (se bl.a. prop. 2017/18:115 s. 30 och 2018/19:33 s. 163 f.). Regeringen gör inte nu någon annan bedömning. Även om artikel 22.1 i dataskyddsförordningen skulle träffa automatiserat beslutsfattande som inte grundar sig på profilering, kan det emellertid konstateras att automatiserat beslutsfattande generellt är tillåtet för svenska myndigheter. Detta kommer bl.a. till uttryck i 28 § förvaltningslagen (2017:900). Det saknas därför skäl att i detta sammanhang anta kompletterande bestämmelser med anledning av artikel 22 i EU:s dataskyddsförordning.

Den personuppgiftsbehandling som kommer att utföras 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 och utbetalning av drivmedelskompensation. Som *Transportstyrelsen* påpekar bör det av lagen framgå vem som ska ansvara för dessa båda uppgifter. Lagen bör dock endast innehålla en upplysning om att den ansvariga myndigheten utses av regeringen i förordning.

## 4.5 Beslut och överklagande

**Regeringens förslag:** Beslut enligt lagen ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Regeringens bedömning:** Utbetalning av drivmedelskompensation kan ske automatiserat, utan föregående ansökan.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det i lagen bör föras in en bestämmelse om omprövning och framför att beslut enligt lagen inte bör kunna överklagas eftersom det rör sig om en engångsersättning.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** 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 får maximal ersättning, dvs. 1 500 kronor, är beslutet dessutom fullt ut gynnande.

Den som får 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 där man ansöker om ersättning och riskerar 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 när besluten fattas. 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 göras. Mot den här bakgrunden kommer antalet personer som vill överklaga ett beslut troligen att vara litet och möjligheten att få ett beslut ändrat vara begränsad.

Genom lagen ges emellertid en ovillkorlig rätt till ersättning om vissa konkreta förutsättningar är uppfyllda. Därigenom kan det skapas en sådan civil rättighet som avses i artikel 6 i Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, vilket förutsätter en möjlighet till domstolsprövning. Ett överklagande-förbud, som *Transportstyrelsen* efterlyser, bör därför inte införas i lagen. Beslut enligt lagen bör i stället kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd bör gälla vid överklagande till Kammarrätten.

Av 37 och 38 §§ förvaltningslagen (2017:900) framgår 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. Det krävs även att beslutet kan ändras snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Det finns därmed inte tillräckliga skäl att, som *Transportstyrelsen* anför, i den nya lagen införa någon särskild bestämmelse om rätt till omprövning.

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 möjlighet till ändring.

## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagen ska träda i kraft den 1 augusti 2022 och upphöra att gälla vid utgången av december 2022.

Den upphävda lagen ska fortsatt gälla för mål och ärenden som har inletts före utgången av december 2022.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian finns det inget förslag om att lagen ska upphöra att gälla vid en viss tidpunkt och inte heller någon övergångsbestämmelse.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det bör anges när lagen ska upphöra att gälla.

**Skälen för regeringens förslag:** 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 drivmedelskompensationen kan betalas ut tidigast i augusti 2022. Lagen bör därför träda i kraft den 1 augusti 2022.

Regeringen delar *Transportstyrelsens* synpunkt att det bör införas ett datum när lagen upphör att gälla. Avsikten är att ersättningen ska betalas ut så snart som möjligt efter det att lagen har trätt i kraft. Lagen bör därför lämpligen upphöra att gälla vid årsskiftet 2022–2023. Om det skulle finnas pågående mål och ärenden vid den tidpunkten, bör lagen fortsatt gälla för dessa.

## 6 Konsekvenser

**Regeringens 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.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Konjunkturinstitutet* ser en poäng med att komplettera direkt prispåverkande förslag med ett mer neutralt styrmedel, som det nu föreslagna. Flera av remissinstanserna, däribland *Konjunkturinstitutet*, *Naturvårdsverket*, *Region Värmland* och *2030-sekretariatet*, anser att förslaget kan påverka styrningen och uppfyllelsen av de svenska klimatmålen negativt. *Drivkraft Sverige* anser att tillfälliga kompensationer för konsumenter riskerar att på sikt urholka förtroendet för såväl skattesystemet som klimatrelaterade styrmedel. *Region Kronoberg* framför att det inte framgår om en prövning av barnets bästa har genomförts. *Region Norrbotten* anser att förslaget inte ger några långsiktigt positiva effekter för regionen, länets kommuner eller företag utan att effekten möjligtvis blir en viss förbättring av köpkraften för invånarna under augusti och september månad. *Svenskt Näringsliv* anser att genomförandet av en engångsutbetalning till i princip samtliga privata fordonsägare skulle ha en försumbar effekt på ekonomin och konkurrenskraften i förhållande till kostnaden på cirka 4,2 miljarder kronor. *Transportstyrelsen* delar bedömningen att de administrativa

kostnaderna inte kan hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar. *Svenskt Näringsliv* anser att Transportstyrelsens anslag som bland annat finansierar regelutveckling inom transportsektorn inte bör urholkas av förslaget.

## **Skälen för regeringens bedömning**

### *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 användningen 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 uthyrningsrörelse 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 uthyrningsrörelse 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 dem med lägre inkomster än dem 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. Sammantalet 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. *Konjunkturinstitutet* och *Region Värmland*, lyfter bl.a. fram att förslaget kan skapa förväntningar hos medborgarna om att staten även i framtiden kommer att kompensera för höjda drivmedelskostnader. *Konjunkturinstitutet* anser att det kan påverka uppfyllelsen av de svenska klimatmålen för transportsektorn. Mot bakgrund av att det är fråga om en exceptionell åtgärd med anledning av kriget i Ukraina delar regeringen inte bedömningen att förslaget på längre sikt skulle påverka möjligheten att nå klimatmålen.

#### *Effekter för myndigheter och domstolar*

Förslaget innebär tillkommande kostnader av engångskaraktär för den myndighet som ska hantera utbetalningen av drivmedelskompensationen. Avsikten är att utse Transportstyrelsen. 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 ordet 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. Som personbil klass I räknas 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 har rätt till ersättning enligt denna lag, om personen vid tidpunkten för beslutet om ersättningen är antecknad i vägtrafikregistret som ägare till en personbil den 28 februari 2022.

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.

Det som sägs om ägaren och innehavaren i första och andra styckena ska i stället tillämpas på en förmyndare för en sådan person, om förmyndaren registrerats i vägtrafikregistret, när det är fråga om en personbil som ägs eller innehas av en person som inte har fyllt 18 år och som inte har förarbehörighet för personbil.

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. Ersättning lämnas därmed inte till exempelvis avlidna personer. För att få ersättning ska det framgå av vägtrafikregistret att den fysiska personen ägde en personbil den 28 februari 2022. Rätten till ersättning gäller även om den fysiska personen efter den dagen 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 innehåses med stöd av ett avtal om leasing.

Enligt *tredje stycket* ges i vissa fall en förmyndare för ägaren eller innehavaren av en personbil rätt till ersättning i stället för ägaren eller innehavaren. Det gäller när ägaren eller innehavaren av personbilen är under 18 år och saknar behörighet att köra bilen. Vidare krävs det att förmyndaren är registrerad i vägtrafikregistret.

**3 §** Ersättning lämnas endast för en personbil per person.

Ersättning lämnas inte om det framgår av vägtrafikregistret att personbilen den 28 februari 2022 var

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

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

Av *första stycket* framgår att varje person får ersättning endast 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 vid tidpunkten för bedömningen av om ersättning ska betalas eller inte enligt uppgifter i vägtrafikregistret uppfyllde något av kriterierna i första till tredje punkten den 28 februari 2022. 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 *andra stycket 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. Uppgifter om avställda fordon finns i vägtrafikregistret.

Av *andra stycket 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 antecknas i vägtrafikregistret och innebär att fordonet inte får köras.

Ersättning lämnas inte för personbilar som används i viss angiven näringsverksamhet enligt *andra stycket 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 uthyrningsrörelse avses detsamma som i lagen (1998:492) om biluthyrning och med trafikskola

desamma som i lagen (1998:493) om trafikskolor. Innan ett fordon används i någon av de verksamheterna ska en anmälan till Transportstyrelsen göras (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]). En uppgift om att ett fordon används i någon av de angivna verksamheterna antecknas i vägtrafikregistret.

#### **Ersättningens storlek**

**4 §** Ersättning lämnas med 1 000 kronor per person.

Ersättning lämnas med ytterligare 500 kronor om den ersättningsberättigade vid tidpunkten för beslutet om ersättningen enligt vägtrafikregistret hade sin adress den 28 februari 2022 i någon av de kommuner som anges i bilagan till denna lag.

I paragrafen anges med vilket belopp ersättning ska betalas. 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 28 februari 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 för personen som vid beslutstillfället är antecknad i vägtrafikregistret per den 28 februari 2022.

**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.

#### **Beslut och utbetalning**

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om och betalar ut ersättning enligt denna lag.

I paragrafen regleras beslut om och utbetalning av ersättningen. Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

Av paragrafen framgår att den myndighet som regeringen bestämmer fattar beslut om ersättning enligt lagen. Besluten kommer att fattas automatiserat utan föregående ansökan. Myndigheten ansvarar även för utbetalning av ersättningen. Det kan ske 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.



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]).

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2022.
2. Lagen upphör att gälla vid utgången av december 2022.
3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för mål och ärenden som har inletts före utgången av december 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

*Punkten 1* anger när lagen börjar att gälla.

Av *punkten 2* framgår att lagen är tidsbegränsad.

Enligt *punkten 3* ska den upphävda lagen fortsätta att gälla i vissa fall. Det gäller om det finns ett pågående mål eller ärende när lagen upphör att gälla. Bestämmelsen kan t.ex. bli tillämplig om ett beslut om ersättning har överklagats men inte slutligt avgjorts när lagen upphör att gälla.

## Promemorians lagförslag

### 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.

Västerbottens 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 Bilaga 1  
kommuner.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden inkommit från: Arbetsförmedlingen, Drivkraft Sverige, Integritetsskyddsmyndigheten, Konjunkturinstitutet, Mobility Sweden, Naturvårdsverket, Region Jämtland, Region Kronoberg, Region Norrbotten, Region Värmland, Riksförbundet M Sverige, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges MotorCyklister, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Arbetsgivarverket, Biluthyrarna Sverige, Förvaltningsrätten i Härnösand, Förvaltningsrätten i Karlstad, Konkurrensverket, Landsorganisationen i Sverige (LO), Organisationen Sveriges servicestationer, Region Skåne, Region Uppsala, Skatteverket, Socialstyrelsen, Svenska Taxiförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtanalys och Tillväxtverket.

Remissyttrande har även inkommit från 2030-sekretariatet.