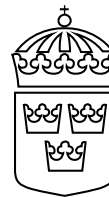


# Regeringens proposition

## 2020/21:156



Justerad beräkning av bilförmån

Prop.  
2020/21:156

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 18 mars 2021

*Stefan Löfven*

*Magdalena Andersson*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen ändras, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. Syftet är att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för innehav av en privatägd bil och att neutralitet uppnås mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön i enlighet med lagstiftningens intentioner.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och tillämpas för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) första gången den 1 juli 2021 eller senare.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Gällande rätt.....	6
5	Schablonberäkningens överensstämmelse med marknadsvärdet av bilinnehav .....	8
6	Schablonberäkningen för bilförmån justeras .....	11
6.1	En justerad schablonberäkning.....	11
6.2	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	17
7	Konsekvensanalys.....	18
8	Författningskommentar.....	30
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Justerad beräkning av bilförmån .....	32
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	33
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	35
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 mars 2021 .....	36

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2020/21:156

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

## Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 61 kap.

#### 5 §<sup>2</sup>

Värdet av bilförmån exklusive drivmedel ska för ett kalenderår beräknas till summan av

- 0,29 prisbasbelopp,
- ett ränterelaterat belopp,
- ett prisrelaterat belopp, och
- bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

Det ränterelaterade beloppet ska beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut multiplicerat med bilmodellens nybilspris. Statslåneräntan ska dock som lägst anses vara 0,5 procent.

Det ränterelaterade beloppet ska beräknas till bilmodellens nybilspris multiplicerat med summan av 70 procent av statslåneräntan och 0,01. Med statslåneräntan avses här räntenivån vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut, dock lägst 0,5 procent.

Det prisrelaterade beloppet ska beräknas till 9 procent av bilmodellens nybilspris, om detta uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp. Om bilmodellens nybilspris är högre, ska det prisrelaterade beloppet beräknas till summan av 9 procent av 7,5 prisbasbelopp och 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp.

Det prisrelaterade beloppet ska beräknas till 13 procent av bilmodellens nybilspris.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.
  2. Lagen tillämpas första gången på
    - a) bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare, och
    - b) bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 2008:803.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:1212.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för bilar som var skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) före ikraftträdandet. Prop. 2020/21:156

## 3 Ärendet och dess beredning

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.10) aviserade regeringen att den under 2021 avser återkomma med ett förslag om justerad beräkning av bilförmån.

Inom Finansdepartementet har promemorian Justerad beräkning av bilförmån utarbetats. En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2020/04374).

I denna proposition behandlas promemorians förslag.

### *Lagrådet*

Förslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över förslaget.

## 4 Gällande rätt

### **Beskattning av bilförmån**

Löner, arvoden, kostnadsersättningar, pensioner, förmåner och alla andra inkomster som erhålls på grund av tjänst ska som huvudregel tas upp som intäkt i inkomstslaget tjänst (11 kap. 1 § inkomstskattelagen [1999:1229], förkortad IL). Som skattepliktig förmån räknas bl.a. bilförmån. Skatteplikt för bilförmån uppkommer inte för den som har använt förmånsbil i endast ringa omfattning (61 kap. 11 § IL). Med ringa omfattning avses ett fåtal tillfällen per år och en sammanlagd körsträcka på högst 100 mil (prop. 1993/94:90 s. 93 f.).

En arbetsgivare som ger ut bilförmån är normalt skyldig att månatligen betala arbetsgivaravgifter på värdet av förmånen. För bilförmån som redovisas som uttag i näringsverksamhet är näringsidkaren i motsvarande fall skyldig att vid överskott av näringsverksamhet betala egenavgifter eller särskild löneskatt på förvärvsinkomster för förmånsvärdet.

### **Beräkning av förmånsvärdet**

#### *Huvudregeln*

Förmånsvärdet av fri eller delvis fri bil beräknas på ett visst schabloniserat sätt enligt 61 kap. 5–11 §§ IL. Utgångspunkten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. Schablonen bygger på en uppskattad genomsnittlig privat körsträcka på 1 600 mil per år och är tänkt att inbegripa samtliga kostnader för en privatägd bil utom drivmedel (prop. 1996/97:19 s. 58).

Schablonen utgörs av summan av en prisbasbeloppsdel, ett ränterelaterat belopp, ett prisrelaterat belopp och bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227). Prisbasbeloppsdelen (0,29 prisbasbelopp) är tänkt

att motsvara de rörliga kostnaderna för bilinnehavet. Det ränterelaterade beloppet (75 procent av statslåneräntan multiplicerat med bilmodellens nybilspris) är tänkt att motsvara kapitalkostnaden för bilen. Det prisrelaterade beloppet (9 procent av bilmodellens nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp + 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp) är avsett att motsvara övriga kostnader förknippade med bilen, framför allt värdeminskningen. Fordonsskatten ingick tidigare i prisbasbeloppsdelen, men utgör sedan 2018 en egen post vid beräkningen. Ändringen föranleddes av införandet av bonus–malus-systemet för nya lätta fordon och innebär att den variation i fordonsskatt som följer av systemet får genomslag i förmånsberäkningen (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.5).

För bilar av tillverkningsår 2018 eller tidigare som blev skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången före den 1 juli 2018, samt för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet, ingår fordonsskatten fortfarande som en del av schablonens prisbasbeloppsdel, som för dessa bilar uppgår till 0,317 prisbasbelopp.

Bilens nybilspris utgör en komponent i schablonens ränterelaterade och prisrelaterade belopp. Med nybilspris avses det pris som bilen hade när den som ny introducerades på den svenska marknaden. Om ett sådant pris ändras efter kort tid, avses med nybilspris det justerade nybilspriset. Om det inte finns något nybilspris, anses som nybilspris för bilmodellen det pris som det kan antas att bilen skulle ha haft om den introducerats på den svenska marknaden när den var ny (61 kap. 6 § IL). Vid beräkning av förmånsvärdet ska anskaffningsutgiften för eventuell extrautrustning som ingår i förmånen läggas till nybilspriset (61 kap. 8 § IL).

För en bilmodell som är sex år eller äldre ska nybilspriset enligt 61 kap. 7 § IL anses vara det högsta av det verkliga nybilspriset och anskaffningsutgiften för extrautrustning, och fyra prisbasbelopp (190 400 kronor för beskattningsåret 2021).

Vid beräkningen ska bilförmånsvärdet reduceras till 75 procent om förmånshavaren under ett kalenderår har kört minst 3 000 mil i tjänsten (61 kap. 9 § första stycket IL). Om den skattskyldige har bilförmån endast under en del av året ska förmånsvärdet sättas ned med en tolfedel för varje hel kalendermånad som han eller hon inte haft förmånen (61 kap. 9 § andra stycket IL). Förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift ingår inte i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet (61 kap. 5 a § IL).

#### *Nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade förmånsbilar*

För miljöanpassade bilar finns det en särskild regel om nedsättning av förmånsvärdet. Regeln innebär att om en bil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller med andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och dieselolja och bilens nybilspris därför är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik, ska nybilspriset, vid beräkning av värdet av bilförmån, sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för den jämförbara bilen (61 kap. 8 a § första stycket IL).

Fram till och med den 31 december 2020 fanns det härutöver en tidsbegränsad nedsättning av förmånsvärdet för vissa typer av miljöanpassade

Prop. 2020/21:156 bilar. Nedsättningen innebar att förmånsvärdet för bilar som var utrustade med teknik för drift med elektricitet genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol sattes ned med ytterligare 40 procent, dock högst 10 000 kronor per år.

#### *Justering av förmånsvärdet*

Värdet av bilförmån kan justeras nedåt eller uppåt om det finns synnerliga skäl. Som synnerliga skäl för att justera värdet av bilförmån nedåt anses att bilen använts som arbetsredskap eller att bilen använts i taxinäring där den körts minst 6 000 mil i verksamheten under kalenderåret och dispositionen för privat körning varit begränsad i mer än ringa utsträckning. Även andra liknande omständigheter kan utgöra synnerliga skäl (61 kap. 19 § IL).

Bilförmånsvärdet ska justeras nedåt när en bil ingår i en större grupp av bilar som deltar i ett test eller liknande för att prova ut ny eller förbättrande miljö- eller säkerhetsteknik eller dylikt och bilen i det utförandet inte finns att köpa på den allmänna marknaden inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (61 kap. 19 b § IL).

#### *Förmån av drivmedel*

Om arbetsgivaren betalar drivmedel för den anställdes privata körning ska den anställda påföras förmån av fritt drivmedel. Förmånen ska beräknas till marknadsvärdet multiplicerad med 1,2 av den mängd drivmedel som kan antas ha förbrukats för förmånsbilens totala körsträcka under den tid den skattskyldige har varit skattskyldig för bilförmånen. Om den skattskyldige gör sannolikt att den mängd drivmedel som han eller hon har förbrukat vid privat körning är lägre, ska marknadsvärdet för drivmedelsförmånen sättas ned i motsvarande mån (61 kap. 10 § IL). Förmån av drivmedel räknas till månaden efter den då förmånen kommit den skattskyldige till del (10 kap. 10 § IL).

## 5 Schablonberäkningens överensstämmelse med marknadsvärdet av bilinnehav

Som anges ovan är utgångspunkten för schablonberäkningen för bilförmån att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. Schablonberäkningens fyra deltermer är utformade för att fånga upp olika kostnader förknippade med bilinnehav och tillsammans ska dessa summera till de kostnader som en privatperson har under ett år för bilinnehavet, exklusive drivmedel. Denna kostnads-summa kan i sin tur ses som ett marknadsvärde av bilinnehavet.

#### **Prisbasbeloppsdelen och fordonsskatten**

Den första termen i schablonberäkningen, prisbasbeloppsdelen, är tänkt att fånga upp rörliga kostnader för bilinnehavet, dvs. kostnader som i princip



kan undvikas om bilen inte är i trafik. Hit hör exempelvis försäkring, service och reparationer, däck och andra förbrukningsdelar. Termen utgörs av 0,29 prisbasbelopp, vilket motsvarar ca 13 800 kronor med 2021 års prisbasbelopp (47 600 kronor). En jämförelse av detta belopp med kostnadskalkyler i Konsumentverkets beräkningsverktyg *Bilsvar* ger vid handen att prisbasbeloppsdelen inte avviker systematiskt och väsentligt från de faktiska kostnaderna som termen ska fänga upp.

Termen som avser bilens fordonsskatt består av den faktiska skatten för respektive förmånsbil för beskattningsåret och är således ingen schablonmässig term. Denna term kan därför inte leda till under- eller överskattning av kostnaderna för bilinnehavet.

### Det ränterelaterade beloppet

Termen för det ränterelaterade beloppet är avsedd att motsvara kapitalkostnaden för bilinnehavet. Med sin nuvarande utformning motsvarar termen ränteintäkterna efter skatt på en riskfri placering av ett kapital motsvarande bilens nypris. Detta kan betraktas som kapitalkostnaden för den som finansierar sitt bilköp med eget kapital. Röntan på en riskfri placering representeras av statslåneröntan, dock lägst 0,5 procent. Eftersom statslåneröntan vid utgången av november 2020 uppgick till -0,10 procent ska 0,5 procent användas som statslåneränta under 2021 för beräkningen av det ränterelaterade beloppet. Även om de flesta vanliga transaktionskonton med dagens ränteläge erbjuder nollränta, finns flera exempel på sparkonton som omfattas av insättningsgaranti och ger en ränta på 0,5 procent eller strax däröver. För en förmånsbil med ett förmånsgrundande pris på 400 000 kronor uppgår det ränterelaterade beloppet med nuvarande regler till 1 500 kronor ( $0,75 \cdot 0,005 \cdot 400\,000$ ).

För den som finansierar sitt bilköp med lån uppgår i kapitalkostnaden i huvudsak till den årliga räntekostnaden. Statistik ur Transportstyrelsens vägtrafikregister har visat att ca 35 procent av personbilarna som är högst tre år gamla och ägs av privatpersoner har uppgift om äganderättsförbehåll (s.k. kreditmarkering). Utifrån denna uppgift kan man dra slutsatsen att åtminstone en tredjedel av privata köpare av nyare bilar finansierar sitt köp delvis med kredit. En genomgång av lånevillkor hos de större kreditgivarna visar att billåneräntor överstiger statslåneröntan med åtminstone 4–5 procentenheter, men är i vissa fall betydligt högre än så. Lånefinansiering genom billån kräver enligt konsumentkreditlagen (2010:1846) en kontantinsats på 20 procent av köpeskillingen. Finansiering kan dock även ske med andra låneformer, såsom blancolån (med högre räntesats än billån), utökat bolån (med lägre räntesats än billån) eller lån från anhörig (ibland kanske räntefritt).

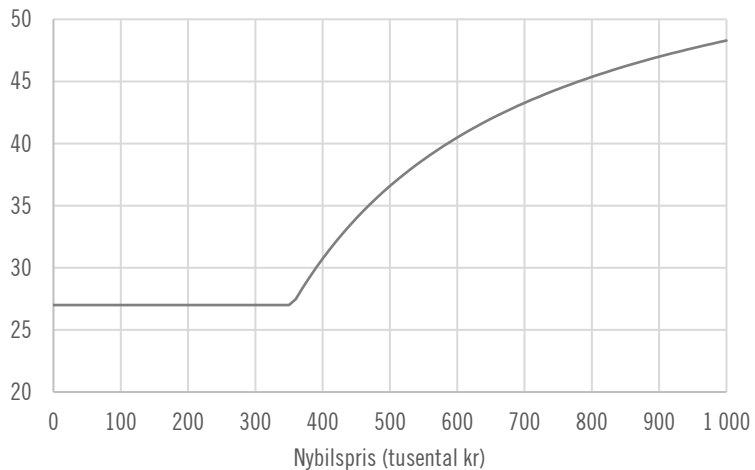
Givet att den genomsnittliga bilköparen delvis finansierar sitt bilköp med kredit, innebär nuvarande utformning av det ränterelaterade beloppet en underskattning av kapitalkostnaden. För den som finansierar sitt nybilsköp på 400 000 kronor med billån till 80 procent och resterande del kontant, uppgår kapitalkostnaden uppskattningsvis till mellan 8 000 och 10 000 kronor per år i genomsnitt de tre första åren, vid en låneränta på mellan 4,5 och 5,5 procent. För att det ränterelaterade beloppet ska motsvara en genomsnittlig kapitalkostnad för en bilköpare, givet ett visst nybilspris, skulle beloppet behöva baseras på ett viktat genomsnitt av

Prop. 2020/21:156 kapitalkostnaden för den som finansierar sitt köp med eget kapital och för den som finansierar det med lån.

### Det prisrelaterade beloppet

Den prisrelaterade delen i schablonberäkningen syftar i huvudsak till att fånga upp värdeminskningen på bilen. Termen är utformad så att värdeminskningen motsvarar 9 procent per år (dvs. 27 procent under ett treårigt bilinnehav) för bilar med nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp (357 000 kronor). För nybilspriser över detta belopp tillkommer en delterm som gör att värdeminskningen i procent är högre ju högre nybilspriset är. Deltermen baseras på antagandet att värdeminskningstakten i procent är högre bland bilar med högre priser (prop. 1996/97:19 s. 61). Vid nybilspriset 500 000 kronor innebär nuvarande schablonberäkning en värdeminskning på 37 procent under tre år. Vid nybilspriset 800 000 kronor blir värdeminskningen 45 procent enligt schablonen (se figur 5.1).

**Figur 5.1 Treårig värdeminskning enligt nuvarande schablonberäkning**  
Procent vid respektive nybilspris



Källa: egen beräkning.

I en studie som Skatteverket genomförde 2018, och som omfattade ett hundratals bilmodeller, fann myndigheten att den genomsnittliga värdeminskningen på tre år uppgick till 40–44 procent beroende på vilken källa som användes för prisuppgifter på begagnade bilar (Skatteverkets promemoria *Utvärdering av schablonberäkning för bilförman*, dnr 200 260 393-18/113). Vidare konstaterades att den procentuella värdeminskningen inte var högre bland bilar med högre priser jämfört med dem i de lägre prissegmenten. Skatteverket noterade vidare att den treåriga skattade värdeminskningen uppgick till i genomsnitt 44,5 procent när Konsumentverkets beräkningsverktyg *Bilsvär* användes för ett 80-tal nya bilmodeller.

Några ytterligare svenska fördjupade studier vad gäller personbilars värdeminskning har inte hittats. Däremot redovisar fackpressen återkommande olika undersökningar över bilars värdeminskning. Till exempel redovisade *Teknikens Värld* i februari 2019 en undersökning av ett drygt hundratal bilmodeller. Den genomsnittliga värdeminskningen på tre år i den undersökningen uppgick till 45,9 procent. Den lägsta värdeminskningen var 31,3 procent och den högsta 60,9 procent. *Vi Bilägare* redovisade i mars 2020 en liknande undersökning med 115 bilmodeller, med en genomsnittlig värdeminskning under tre år på 47,8 procent.

Sammantaget pekar detta på att personbilar minskar i värde med i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren. Det betyder att den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet i schablonberäkningen underskattar värdeminskningen på tre års sikt med åtminstone 15 procentenheter för bilar med nybilspriser upp till ca 7,5 prisbasbelopp (357 000 kronor). Översatt i kronor innebär det att förmånsvärdet vid detta nybilspris underskattas med nästan 18 000 kronor per år bara till följd av för låg värdeminskningstakt. Nuvarande uttryck för det prisrelaterade beloppet innebär förvisso en tilltagande värdeminskningstakt vid priser över 7,5 prisbasbelopp. Bland förmånsbilarna 2018 av 2016–2018 års modell var det dock mindre än 3 procent som hade ett förmånsgrundande pris som var högt nog att schablonberäkningen skulle ge en värdeminskningstakt på 40 procent eller mer.

### Sammantagen bedömning

Av de fyra termerna i schablonberäkningen är det alltså i första hand det prisrelaterade beloppet och i andra hand det ränterelaterade beloppet som kan anses bidra till undervärderingen av förmånsvärdet för bilar. Utöver själva schablonberäkningen bidrar även den permanenta nedsättningen av det förmånsgrundande priset för miljöanpassade bilar till att förmånsvärdet underskattar marknadsvärdet. Underskattningen som följer av den permanenta nedsättningen är dock avsiktlig och syftar till att miljöanpassade bilar inte ska drabbas av högre förmånsvärde på grund av fördyrande miljöanpassad teknik såsom eldrift (se avsnitt 4).

## 6 Schablonberäkningen för bilförmån justeras

### 6.1 En justerad schablonberäkning

**Regeringens förslag:** Beräkningen för att fastställa värdet av bilförmån justeras. Detta görs genom att två delbelopp i schablonberäkningen ändras, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inget att invända mot att förslaget genomförs. Till dessa hör

Prop. 2020/21:156 *Skatteverket, Trafikverket, Trafikanalys, Ekonomistyrningsverket, Naturskyddsföreningen och Riksförbundet M Sverige*. Förslaget avstyrks av *Företagarna, Motorbranschens Riksförbund* och *Näringslivets Skatte-delegation (NSD)*, till vilka *Svenskt Näringsliv* ansluter sig. Synpunkter har även kommit in från bland andra *Finansbolagens Förening, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Sveriges Ingenjörer, Småföretagarnas Förening, Skattebetalarnas Förening, Volkswagen Group Sverige AB (Volkswagen Group)* och *Volvo Personvagnar AB* och *Volvo Car Sverige AB (Volvo Cars)*. Dessa är i huvudsak negativa till att förslaget genomförs.

Flera remissinstanser har lämnat synpunkter på promemorians förslag. *Naturvårdsverket* anser att förslaget går i rätt riktning genom att skapa en högre grad av neutralitet i inkomstbeskattningen och minska den statliga subventionen av bilinnehav. *Riksförbundet M Sverige* anser att det är ett problem att dagens beräkning av bilförmån ekonomiskt gynnar den som har en förmånsbil före den som väljer att köpa samma bil privat. *Bil Sweden* är som helhet kritiskt till förslaget och anser att de totala effekterna av samtliga förändringar och styrmedel som påverkar förmånsvärdet behöver beaktas samlat. *Motorbranschens Riksförbund* och *Finansbolagens Förening* anser att tidpunkten för en höjning av förmånsvärdet inte kan anses lämplig mot bakgrund av den pågående pandemin och behovet av omställning till en grönare fordonsflotta. Även bl.a. *Volvo Cars, LRF, Sveriges Ingenjörer* och *Företagarna* bedömer att totalmarknaden för nya bilar kan påverkas negativt av förslaget och att det därför finns en risk för att omställningen till en mer miljövänlig fordonsflotta kommer att stanna av. *Småföretagarnas Riksförbund* befarar att de åtgärder som föreslås på fordonsområdet kommer att slå mot samhälls-ekonomi genom att mobiliteten i näringslivet och på arbetsmarknaden påverkas negativt.

*NSD* instämmer i den grundläggande principen om en likformig och neutral beskattning men anser att det kan finnas behov av särlösningar som avviker från principen för olika grupper av arbetstagare som använder bilen i sin tjänsteutövning som ett arbetsredskap. Även bland andra *Företagarna* och *Ynnor AB* lyfter fram betydelsen av förmånsbilen som ett arbetsredskap och anser att nyttjandet av tjänstebil inte kan jämföras med att ha en motsvarande bil privat. *Motorbranschens Riksförbund* förordar att förmånsvärdet ska bestämmas utifrån hur mycket bilen används privat och inte endast baserat på tillgång till bilen.

Flera remissinstanser har synpunkter på utgångspunkterna för schablonberäkningen. Bland andra *Bil Sweden, Ynnor AB* och *Volvo Cars* för fram att privatleasing i dag utgör en vanlig typ av bilinnehav och anser att hänsyn till denna typ av bilinnehav bör tas vid utformningen av schablonberäkningen. *Trafikanalys* anser att den föreslagna justeringen av det ränterelaterade beloppet är väl avvägd samt att en värdeminskning på 13 procent för alla bilar oavsett nybilspris synes stämma bättre än nuvarande belopp med empiri från bilmarknaden. *Volkswagen Group* anför, i fråga om det prisrelaterade beloppet, att den procentuella värdeminskningen för olika bilmodeller kan variera över tid och bedömer att promemorian inte bygger på ett tillräckligt starkt underlag för att bedöma kostnaden för värdeminskning. *Naturvårdsverket* och *Ynnor AB* har synpunkter på vilken andel av nybilspriset det prisrelaterade beloppet ska utgöras av. När det gäller det ränterelaterade beloppet anser *NSD* och *LRF*

att det finns komponenter i kalibreringen av nivån på beloppet som inte till fullo analyserats. Sveriges Ingenjörer anser att räntekostnaden för ett billån är för lågt satt och att det inte går att utgå från att alla bilköpare har möjlighet till avdrag enligt promemorians beräkningar. Flera remissinstanser, däribland LRF och NSD, lyfter härutöver frågan om den genomsnittliga årliga körsträcka om 1 600 mil som nuvarande regler grundar sig på är korrekt.

Naturskyddsföreningen och *Svensk Kollektivtrafik* anser att en årlig översyn av förmånsbeskattningen bör göras för att undvika att en ny skattesubventionering av förmånsbilar uppstår.

Flera remissinstanser, däribland BIL Sweden, Finansbolagens Förening och LRF, anser att frågan om beskattningen av bilförmån bör prövas inom ramen för en större översyn av reglerna. Ett stort antal remissinstanser, bland andra BIL Sweden, *Energigas Sverige* och Volvo Cars, för fram förslag på andra åtgärder eller anser att en nedsättning liknande den tidsbegränsade nedsättningen för vissa särskilt miljöanpassade fordon bör återinföras för att öka incitamenten till att välja miljöbilar som förmånsbilar.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Värdet av bilförmån ska spegla principen om neutral beskattning*

En grundläggande princip i skattelagstiftningen är den om en likformig och neutral beskattning. Det innebär bland annat att skatteuttaget ska vara detsamma oavsett om arbetsersättning utgår i form av kontant lön eller en förmån, som exempelvis förmån av fri bil (prop. 1996/97:19 s. 58). Regeringen anser att reglerna för bilförmån, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, även fortsatt bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.

Nuvarande schablon för värdering av bilförmån har varit i stort sett oförändrad sedan den infördes 1997, med undantag för vissa justeringar i samband med införandet av bonus–malus-systemet för nya lätta fordon (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.5). Som tidigare nämnts resulterar schablonen i dag i en värdering av förmånen som generellt sett klart understiger marknadsvärdet (se avsnitt 5). Att schablonberäkningen leder till ett för lågt förmånsvärde är en omständighet som även Skatteverket och Ekonomistyrningsverket har pekat på i egna utvärderingar (se Skatteverkets ovan nämnda promemoria *Utvärdering av schablonberäkning för bilförmån*, samt Ekonomistyrningsverket, *Statens budget och de offentliga finanserna – prognos april 2017*, ESV 2017:44). Det innebär att skattesystemet premierar fossildrivna bilar i förhållande till andra varor och tjänster. Det innebär likaså ett skattemässigt gynnande av bilförmån i förhållande till kontant lön.

Det är framför allt det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet i schablonen som underskattar den genomsnittliga kostnaden för ett privat bilinnehav. Dessa belopp bör därför justeras i syfte att bättre avspegla ett marknadsvärde. Ett antal remissinstanser, däribland NSD och LRF, anser att även den årliga körsträcka som beräkningen grundar sig på bör ses över. Stöd för att denna eller några andra faktorer i beräkningen i någon större utsträckning leder till en underskattning eller överskattning

Prop. 2020/21:156 av kostnaderna för ett privat bilinnehav har dock inte framkommit. Regeringen anser därför att det inte finns skäl att justera andra utgångspunkter för beräkningen än det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet.

Flera remissinstanser, däribland *Ynnor AB* och *Företagarna*, menar att nyttjandet av en bil som används i tjänsten inte kan jämföras med att ha en motsvarande privatägd bil och att större hänsyn bör tas till detta i förmånsbeskattningen. Regeringen anser att utgångspunkten alltså bör vara att förmånsvärdet ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil och konstaterar att det i dag finns möjligheter till justering av bilförmånsvärdet, bland annat när bilen har karaktär av arbetsredskap och detta begränsar det privata nyttjandet (61 kap. 19 § IL).

Syftet med förslaget är att inom ramen för befintlig lagstiftning uppnå en mer rättvis och neutral beskattning mellan bilförmån och andra inkomster i inkomstslaget tjänst respektive näringsverksamhet. En större översyn av beskattningen av bilförmån, som bland annat förordas av LRF och *Motorbranschens Riksförbund*, eller en övergång till andra principer för beskattningen ligger därför utanför detta lagstiftningsprojekt. Även frågan om kostnader för privatleasing bör speglas i värderingen, som bland annat lyfts av *Bil Sweden* och *Volvo Cars*, kräver en fördjupad analys och en större översyn av regelverket. Dessa frågor behandlas därför inte vidare här. LRF efterfrågar ett klagörande i fråga om var gränsen går för att en förmånsbil ska anses nyttjas i ringa omfattning i den mening som avses i 61 kap. 11 § IL. Regeringen konstaterar att någon ändring av reglerna för när skattepliktig bilförmån uppkommer inte är aktuell. Även denna fråga faller därmed utanför detta lagstiftningsärende.

#### *Det ränterelaterade beloppet*

Det ränterelaterade beloppet är avsett att motsvara kapitalkostnaden för en bil och baserar sig på en procentandel av statslåneräntan som multipliceras med bilmodellens nybilspris. Utformningen i dag utgår från att bilköpet finansieras med eget kapital och speglar alltså uteblivna ränteintäkter vid en egenfinansiering (prop. 1996/97:19 s. 60 f.). Sedan schablonberäkningen infördes har lån blivit en allt vanligare finansieringsmetod vid bilköp. Åtminstone vart tredje nybilsköp av privatpersoner bedöms ske delvis med kreditfinansiering. Eftersom schablonberäkningen syftar till att fånga upp genomsnittliga privata brukarkostnader finns det skäl att låta det ränterelaterade beloppet ta hänsyn till att bilköp finansieras med både egna och lånade medel. Det ränterelaterade beloppet bör därför utformas på så sätt att det motsvarar ett viktat genomsnitt av kapitalkostnaden vid egenfinansiering och kapitalkostnaden vid lånefinansiering av ett bilköp.

Den årliga kapitalkostnaden för den som finansierar bilköpet helt med eget kapital bör beräknas som den uteblivna riskfria avkastningen efter skatt på ett belopp motsvarande bilens nypris. Kostnaden bör därmed beräknas till 70 procent av statslåneräntan multiplicerat med nybilspriset. Kostnaden för den som lånefinansierar sitt bilköp består av summan av två termer: dels avdragsgilla räntekostnader för billånet, dels uteblivna ränteintäkter efter skatt på ett kapital motsvarande kontantinsatsen. Räntekostnaden vid lånefinansiering beror på låneränta och belåningsgrad. I detta avseende finns en osäkerhet om genomsnittliga förhållanden,

eftersom detaljerad statistik saknas. NSD anser att det krävs en fördjupad analys av om fördelningen 80 procent lån och 20 procent kontantinsats är normen samt framhåller att genomförda amorteringar av billånen bör tas upp som en parameter. Även LRF bedömer att det krävs mer belägg för de antaganden som görs. *Trafikanalys* anser att den föreslagna justeringen av det ränterelaterade beloppet är väl avvägd.

Att amorteringstiden på billån normalt är mellan fem och åtta år talar för att den genomsnittliga belåningsgraden är något lägre än 80 procent under de tre första åren. Billåneräntor varierar för närvarande från som lägst omkring 4 procent upp till 10 procent eller något ännu högre. Beräkningsantagandet i promemorian om 80 procents belåningsgrad är förmodligen en överskattning av genomsnittet, även med hänsyn till att vissa använder kompletterande lånefinansiering vid sidan av billån. Å andra sidan är, som *Sveriges Ingenjörer* påpekar, beräkningsantagandet i promemorian om en låneränta motsvarande statslåneräntan plus 4 procentenheter förmodligen en underskattning av genomsnittet. I härledningen av uttrycket för det föreslagna ränterelaterade beloppet tar effekterna av en något lägre belåningsgrad och en något högre låneränta i stort sett ut varandra. Mot denna bakgrund bedöms uttrycket i promemorian för det ränterelaterade beloppet vara väl avvägt.

Det ränterelaterade beloppet beräknas i dag till 75 procent av statslåneräntan den 30 november året före beskattningsåret multiplicerat med bilmodellens nybilspris. Statslåneräntan får dock som lägst vara 0,5 procent. För att i beräkningen även väga in lånefinansiering av bilköp bör bilens nybilspris vid beräkningen i stället multipliceras med summan av 70 procent av statslåneräntan och en procentenhet (0,01). På så sätt bedöms det ränterelaterade beloppet motsvara ett viktat genomsnitt av kapitalkostnaden för den som finansierar sitt köp med eget kapital och för den som finansierar det med lån.

### *Det prisrelaterade beloppet*

Det prisrelaterade beloppet är tänkt att motsvara övriga kostnader för ett bilinnehav, i första hand bilens värdeminskning. Beräkningen är anpassad för ett treårigt bilinnehav, vilket är den period som en förmånsbil vanligtvis innehas. Enligt Skatteverkets kontrolluppgifter för 2018 var nästan 80 procent av de redovisade förmånsbilarna av årsmodell 2016 eller senare.

Den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet utgår från en årlig värdeminskning på 9 procent av nybilspriset för bilar med ett pris upp till 7,5 prisbasbelopp. Det motsvarar en värdeminskning på 27 procent under tre år. På den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp utgår dock schablonen från en värdeminskning på 20 procent per år. Det innebär att bilar med ett nybilspris överstigande 7,5 prisbasbelopp antas ha en snabbare värdeminskning än bilar med ett lägre nybilspris.

Som bland andra *Volkswagen Group* och NSD framhåller kan den genomsnittliga värdeminskningen för personbilar variera. Regeringen bedömer dock att det finns god grund för att uppskatta värdeminskningen till i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren (se avsnitt 5). Det betyder att den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet underskattar värdeminskningen på tre års sikt med omkring 15 procent-

Prop. 2020/21:156 enheter för bilar med nybilspriser upp till ca 355 000 kronor. Samtidigt finns inga tydliga tecken på att den procentuella värdeminskningen är högre bland bilar med högre priser jämfört med dem i de lägre prissegmenten. Det innebär att den nuvarande schablonberäkningen överskattar värdeminskningen för bilar i de högsta prissegmenten.

För att bättre motsvara den faktiska värdeminskningen under en treårsperiod föreslås i promemorian att prisdelen ska ändras till 13 procent av bilmodellens nybilspris. Ynnor AB anser att procentsatsen bör sättas lägre, medan Naturvårdsverket anser att den bör sättas högre för att bättre motsvara en genomsnittlig värdeminskning. Regeringen bedömer sammantaget att det är rimligt att utgå från en något försiktigt uppskattad värdeminskningstakt på 13 procent av bilmodellens nybilspris. På så sätt motsvarar prisdelen en uppskattad genomsnittlig värdeminskning på 39 procent under en treårsperiod. Eftersom bilars värdeminskning inte bedöms påverkas av om bilens nybilspris överstiger 7,5 prisbasbelopp bör den ökande värdeminskningstakten för bilmodeller med ett nybilspris överstigande 7,5 prisbasbelopp tas bort. Uttrycket för det prisrelaterade beloppet föreslås med andra ord förenklas till 13 procent av nybilspriset.

### *Övriga frågor*

*Naturskyddsföreningen* och *Svensk Kollektivtrafik* anser att en årlig översyn bör göras av förmånsbeskattningen för att undvika en ny skatte-subsventionering av förmånsbilar. Regeringen bedömer att det inte är ändamålsenligt med en sådan årlig översyn.

Ett stort antal remissinstanser efterfrågar andra åtgärder eller har synpunkter på vad en framtida översyn av regelverket bör innefatta. Bland andra BIL Sweden och Volvo Cars anser att en nedsättning av förmånsvärdet liknande den tidsbegränsade nedsättningen för vissa särskilt miljöanpassade fordon bör återinföras för att öka incitamenten till att välja miljöbil som förmånsbil. *Energigas Sverige*, *Gröna Bilister*, *BioGas Sverige* och *Tekniska verken i Linköping AB* anser att bonusen för gasdrivna bilar i bonus-malus-systemet bör höjas för att kompensera för att förmånsvärdet procentuellt sett höjs som mest i det prisintervall där gasbilar finns. Regeringen ser positivt på att andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen ökar snabbt. Det är positivt för omställningen av fordonsflottan, men är också en indikation på att den tekniska utvecklingen går framåt och att dessa fordon blir mer konkurrenskraftiga. Utvecklingen av nybilsförsäljningen framöver påverkar möjligheten att minska koldioxidutsläppen och att nå minskningsmålet för transportsektorn. Regeringen ser anledning till att under första halvåret 2022 följa upp hur ändringarna i beskattningen av bilförmån och andra styrmedel påverkar fordonsflottan med avseende på bland annat andelen elbilar och andra miljöbilar.

NSD och LRF anser att storleken på den skattefria ersättningen respektive avdragsrätten när bilen används vid tjänsteresor eller i näringsverksamheten bör ses över. *Naturskyddsföreningen* och *IVL Svenska Miljöinstitutet* anser att möjligheten till fri parkering för förmånsbilar behöver ses över. Regeringen konstaterar att dessa frågor och förslag ligger utanför detta lagstiftningsärende och de behandlas därför inte vidare här.



Flera remissinstanser, däribland *Regelrådet*, Bil Sweden, LRF, Småföretagarnas Riksförbund, Volvo Cars och Ynnor AB, har framställt synpunkter på konsekvensanalysen. Dessa synpunkter behandlas i avsnitt 7.

### Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 61 kap. 5 § inkomstskattelagen.

## 6.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** De nya reglerna träder i kraft den 1 juli 2021 och tillämpas på bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2021 eller senare samt bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före detta datum.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, däribland *Skatteverket*, *BIL Sweden*, *Företagarna*, *Volvo Cars* och *Ynnor AB*, anser att tidpunkten för ikraftträdande bör senareläggas till den 1 januari 2022 för att undvika skilda värderingsregler under samma beskattningsår och för att ge arbetsgivare, programvaruföretag och myndigheter mer tid för att anpassa rutiner och system. *Motorbranschens Riksförbund* anser att tidpunkten för att genomföra förslaget, mot bakgrund av pandemin, är helt fel och att eventuella ändringar tidigast bör träda i kraft den 1 januari 2023.

*Svensk Kollektivtrafik* anser att samtliga förmånsbilar bör omfattas av de nya reglerna eftersom det annars riskerar att gå fyra år innan reformen är fullt genomförd och får full effekt på klimatutsläppen. Skatteverket för fram att förslaget innebär att tre skilda beräkningsmodeller kommer att gälla och att det vore önskvärt att äldre bestämmelser fasas ut på sikt.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2021. Flera remissinstanser, däribland *Skatteverket* och *Företagarna*, anser att tidpunkten för ikraftträdande bör senareläggas för att undvika skilda värderingsregler under samma beskattningsår och för att ge arbetsgivare, programvaruföretag och myndigheter mer tid att förhålla sig till reglerna och anpassa rutiner och system. Regeringen har förståelse för denna synpunkt, men anser att de nya reglerna bör träda i kraft den 1 juli 2021. I denna bedömning beaktar regeringen särskilt att de nya reglerna föreslås gälla för nya bilar. Det innebär att någon förändring av reglerna inte sker vid oförändrade förhållanden och att det krävs ett nyinköp eller byte av förmånsbil för att de nya värderingsreglerna ska tillämpas. Under sådana förhållanden kommer, oavsett om reglerna träder i kraft vid ett årsskifte eller inte, skilda värderingsregler att behöva tillämpas under samma beskattningsår.

*Svensk Kollektivtrafik* anser att samtliga förmånsbilar bör omfattas av de nya reglerna eftersom det annars riskerar att gå fyra år innan reformen är fullt genomförd. Regeringen anser av förutsebarhetsskäl att de nya bestämmelserna endast bör gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) den 1 juli 2021 eller senare. På så sätt

Prop. 2020/21:156 omfattas förmånstagare och förmånsgivare som redan har förbundit sig för en specifik förmånsbil inte av de nya reglerna och ges förutsättningar att framöver agera utifrån de justerade värderingsreglerna. För bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före lagens ikraftträdande gäller därmed äldre bestämmelser. Som Skatteverket påpekar innebär det att tre olika schablonberäkningar kommer att gälla samtidigt och att systemet som sådant kan framstå som mer komplext. Förmånsgivare och förmånstagare torde dock normalt sett ha god kunskap om vilket förmånsvärde deras förmånsbilar har i dag. En utfasning av gamla regler med förändrade förmånsvärden som följd riskerar därför i sig att bli betungande och framstå som komplicerad. Regeringen anser av den anledningen att de gamla reglerna inte bör fasas ut. I takt med att äldre förmånsbilar byts ut mot nya bör även antalet förmånsbilar som omfattas av de äldre värderingsreglerna minska. För bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före den 1 juli 2021 ska alltså äldre bestämmelser gälla. För att undvika oklarheter kring vad som gäller för förmånsbilar som är registrerade utomlands, men som tillfälligt brukas i Sverige, bör det dock klargöras att de nya bestämmelserna även ska omfatta dessa bilar oavsett tillverkningsår.

## 7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ i förordningen i fråga, men anser att redovisningen är bristfällig vad gäller förslagets överensstämmelse med EU-rätten samt särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

### Syfte och alternativa lösningar

Nuvarande regelverk innebär att bilförmån gynnas skattemässigt i förhållande till kontantlön och i förhållande till att ha motsvarande bil i privat ägo. Det beror dels på att nuvarande schablonberäkning för förmånsvärdet underskattar de privata kostnaderna av bilinnehavet, dels på den miljöstyrning som finns i regelverket. Förslaget i denna proposition syftar till att ta bort det oavsiktliga och generella skattemässiga gynnandet av bilförmån som nuvarande schablonberäkning innebär. Om förslaget genomförs återstår således bara ett skattemässigt, och avsiktligt, gynnande av miljöanpassade bilar. Därmed uppnås en ökad grad av neutralitet i inkomstbeskattningen. Om förslaget inte genomförs kommer det även fortsättningsvis finnas en betydande skattemässig skillnad mellan den som har förmånsbil och den som endast har kontantlön.

Det kan finnas alternativa metoder att uppnå en ökad grad av neutral beskattning mellan bilförmån och kontantlön, som bygger på andra principer än den schablonmässiga beräkning som nuvarande regelverk innebär. Flera remissinstanser, däribland *Bil Sweden*, *Motorbranschens*

Riksförbund (MRF), Finansbolagen, Volvo Cars och Ynnor AB, påpekar att privatleasing på senare tid har blivit en allt vanligare form av bilinnehav och att detta borde tas hänsyn till i värderingen av bilförmån. MRF anser därutöver att bilförmån borde värderas beroende på hur mycket bilen körs privat. *Svensk Kollektivtrafik* anser att schablonberäkningen av förmånsvärden borde slopas och att företagens faktiska kostnader för förmånsbilen ska avgöra förmånsvärdet. Dessa värderingsmetoder frångår dock principerna som ligger till grund för nuvarande schablonberäkning. Förslaget som framförs här bedöms vara den lösning som uppnår syftet med minst ingrepp i lagstiftningen. Det finns anledning att göra en översyn framöver av regelverket för bilförmån, främst i syfte att förenkla för arbetsgivare, arbetstagare och för Skatteverket.

### **Avgränsningar**

Redogörelsen i denna konsekvensanalys omfattar effekter av förslaget om ändrad schablonberäkning. Även om förslaget inte skulle genomföras sker vissa förändringar under 2021 som påverkar värdet på bilförmån. För det första upphörde den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för särskilt miljöanpassade bilar vid utgången av 2020 enligt gällande regelverk (se avsnitt 4). För det andra har riksdagen beslutat att fordonsskatten i bonus–malus-systemet ska höjas från och med den 1 april 2021.

Att den tidsbegränsade nedsättningen upphörde vid årsskiftet innebär att förmånsvärdet för både nya och befintliga förmånsbilar som är el-, laddhybrid- eller gasbilar ökade med upp till 10 000 kronor vid inledningen av året. Ökningen av förmånsvärdet för dessa fordonstyper betyder att kostnaden av att inneha en miljöanpassad förmånsbil ökar relativt kostnaden att inneha en fossildriven förmånsbil. Detta kan, allt annat lika, innebära att något färre väljer att ha miljöanpassad förmånsbil än om motsvarande nedsättning av förmånsvärdet hade funnits kvar. Den permanenta nedsättningen påverkas inte av att den tidsbegränsade nedsättningen har upphört (se avsnitt 4). Med undantag för gasbilar, har den permanenta nedsättningen i de flesta fall betydligt större effekt på förmånsvärdet för de berörda fordonstyperna än vad den tidsbegränsade nedsättningen hade.

Den kommande höjningen av fordonsskatten i bonus–malus-systemet innebär bland annat att beloppen som ingår i beräkningen av det förhöjda koldioxidbeloppet höjs med 25 kronor. Detta innebär en fordonsskattehöjning på 2 160 kr per år de tre första åren för en bensin- eller dieseldriven bil med 150 gram i koldioxidutsläpp som blir skattepliktig för första gången den 1 april 2021 eller senare. Eftersom fordonsskatten utgör en term i schablonberäkningen för bilförmån innebär förslaget att förmånsvärdet ökar med samma belopp för ett sådant fordon som blir skattepliktigt för första gången den 1 april 2021 eller senare. Elbilar, laddhybridbilar och andra fordon med koldioxidutsläpp under 90 gram per kilometer påverkas inte av fordonsskattehöjningen. Inte heller gas- eller etanolbilar påverkas. Fordonsskattehöjningen innebär att det blir mer kostsamt att inneha en fossildriven förmånsbil jämfört med en miljöanpassad förmånsbil med låga utsläpp. Detta kan, allt annat lika, innebära att något fler väljer en miljöanpassad förmånsbil än om fordonsskattehöjningen inte genomförs.

Prop. 2020/21:156 Att den tidsbegränsade nedsättningen har upphört och att fordonsskatten i bonus-malus-systemet höjs inom kort analyseras inte närmare i denna konsekvensanalys. De eventuella effekter som dessa händelser får på storleken och sammansättningen av förmånsbilsflottan tas inte hänsyn till i beräkningarna av de offentligfinansiella effekterna eller i redogörelserna av de andra effekterna av förslaget i denna proposition.

### **Offentligfinansiella effekter**

Förslaget beräknas öka skatteintäkterna med 0,15 miljarder kronor under 2021 och med ca 2,33 miljarder kronor per år på några års sikt (se tabell 7.1). Den permanenta nedsättningen av nybilspriset för miljöanpassade bilar ger upphov till en så kallad skatteutgift (se skr 2019/20:98 Redovisning av skatteutgifter 2020). Storleken på skatteutgiften bedöms inte påverkas nämnvärt av förslaget.

Förslaget innebär att förmånstagarnas direkta skatt på förvärvsinkomster och företagens arbetsgivaravgifter ökar, i takt med att förmånsbilar byts ut till nya förmånsbilar som omfattas av de nya reglerna. I och med ökade arbetsgivaravgifter ökar även företagens avdragsgilla kostnader, vilket ger upphov till en indirekt (negativ) effekt på bolagsskatteintäkterna som följd av förslaget. Av de varaktigt ökade skatteintäkterna bedöms ca 1 miljard kronor tillfalla kommunsektorn. Utgångspunkten är dock att den positiva skatteeffekten för kommuner och regioner justeras genom sänkta statsbidrag (för detaljer se anslaget 1:1 *Kommunalekonomisk utjämning* inom utgiftsområde 25 Allmänna bidrag till kommuner i budgetpropositionen för 2021).

Beräkningen baseras på antagandet att bilförmånsvärden i genomsnitt ökar med 13 800 kronor per år med förslaget och att det totala antalet förmånsbilar uppgår till 260 000 och förblir oförändrat över tiden. Antagandet att bilförmånsvärden i genomsnitt ökar med 13 800 kronor med förslaget baseras på beräkningar utförda på förmånsbilar av 2018 års modell. Enligt Skatteverkets kontrolluppgifter för år 2018 deklarerades ca 290 000 bilförmåner. Enligt uppgifter i Statistiska centralbyråns inkomst- och taxeringsregister var antalet bilförmåninnehavare i stort sett detsamma under 2019. Vissa deklarerar bilförmån bara för en del av året. Om antalet bilförmånstagare räknas om så att det motsvarar helårsinnehav blir antalet ca 260 000. Vidare antas förmånsbilar i genomsnitt bytas ut vart fjärde år. Det betyder att 65 000 förmånsbilar antas bytas ut under år 2021 och lika många varje år därefter. Förmånsbilar antas bytas ut löpande under året, på ett sådant sätt att de bilar som byts under 2021 påverkas av de nya reglerna i genomsnitt under tre månader. I beräkningsantagandena ingår även att vissa förmånstagare betalar hela eller delar av sin bilförmån med avdrag på sin nettolön.

**Tabell 7.1 Offentligfinansiella effekter av ändrad schablonberäkning för bilförmån**

Prop. 2020/21:156

Miljarder kronor

Effekt från	Bruttoeffekt Periodiserad nettoeffekt			Varaktig effekt	
	2021	2021	2022	2023	
2021-07-01	0,16	0,15	0,73	1,31	2,33

Med nuvarande regler för beskattning av bilförmån uppgår det genomsnittliga förmånsvärdet för förmånsbilar registrerade 2018 till uppskattningsvis ca 55 200 kronor. En höjning av förmånsvärdet med i genomsnitt 13 800 kronor innebär en höjning med ca 25 procent. En höjning av förmånsvärdet av denna storleksordning kan påverka såväl valet av förmånsbil som valet att överhuvudtaget ha förmånsbil. Om vissa förmånstagare väljer en förmånsbil med lägre förmånsvärde, eller avstår från förmånsbil, blir effekten av förslaget på skatteintäkterna mindre. Det är svårt att förutse hur stor denna eventuella beteendeffekt är. Det är heller inte bara fråga om förmånstagarens preferenser och betalningsvilja för bilinnehav, utan även arbetsgivarens interna regler och riktlinjer vad gäller de anställdas valmöjligheter till förmånsbil. Olika tänkbara beteendeffekter diskuteras i avsnitten nedan, om effekterna på företag och privatpersoner.

Följande exempel kan illustrera förslagets effekter på skatteintäkterna om det leder till beteendeffekter bland anställda och arbetsgivare. Anta att 10 procent av nuvarande bilförmånstagare väljer att avstå bilförmån till följd av förslaget och i stället får kontant bruttolönehöjning som delvis kompenserar för den uteblivna förmånen. Anta vidare att 60 procent väljer en likvärdig nästa förmånsbil och därmed i genomsnitt höjer sin bilförmån med 13 800 kronor. Anta att resterande 30 procent av förmånstagarna väljer att anpassa sin nästa förmånsbil på så vis att förmånsvärdet är lika högt som det skulle ha varit enligt de tidigare reglerna. Dessa antaganden innebär att en stor del av den totala ökningen av förmånsvärden uteblir till följd av beteendeanpassningar. Ökningen av skattebasen blir i så fall bara ungefär hälften så stor och ökningen av skatteintäkterna på lite sikt ca 1,1 miljarder kronor. Beteendeffekter av detta slag kan inte uteslutas. Effektberäkningarna vid oförändrat beteende som redovisas i ovanstående tabell bedöms emellertid som mest rimliga.

### Effekter för enskilda

Förslaget påverkar anställda som får bilförmån i form av bil som tagits i trafik i Sverige för första gången 1 juli 2021 eller senare. Anställda med befintlig bilförmån vid regeländringens ikraftträdande påverkas inte av ändringen förrän förmånsbilen byts ut. Bland förmånsbilar registrerade 2018 uppgick det genomsnittliga förmånsgrundande priset till drygt 350 000 kronor enligt Skatteverkets kontrolluppgifter. *Volvo Cars* ställer sig emellertid frågande till att promemorian grundar analysen på detta genomsnitt. På grund av förändrade regler för arbetsgivarens kontrolluppgifter är 2018 det sista året med tillgängliga detaljerade uppgifter om förmånsbilsflottans sammansättning. Om det genomsnittliga förmåns-

Prop. 2020/21:156 grundande priset bland förmånsbilar har utvecklats i takt med medianpriserna i Skatteverkets årliga listor över nybilspriser, kommer det förmånsgrundande priset för en genomsnittlig förmånsbil 2021 uppgå till ca 400 000 kronor. En bil vars förmånsgrundande pris uppgår till 400 000 kronor har med nuvarande regelverk ett förmånsvärde på ca 61 000 kronor. Förslaget innebär att förmånsvärdet vid detta förmånsgrundande pris ökar till 76 200 kronor, vilket innebär en ökning med ca 25 procent. För den förmånstagare som har 52 procent i marginals katt innebär detta drygt 7 900 kronor mer i skatt per år eller ca 660 kronor mer per månad (se tabell 7.2). Om förmånstagarens kontantlön minskas med samma belopp som bilförmånsvärdet ökar, påverkas dock inte förmånstagarens skatt.

I ovanstående beräkning av förmånsvärdet antas den årliga fordonsskatten uppgå till 5 000 kronor. Volvo Cars menar dock att fordonsskatten i stället borde antas vara dubbelt så hög för att motsvara reglerna för bonus–malus från och med april 2021. Många av de nya förmånsbilarna är dock laddbara och har endast 360 kr i årlig fordonsskatt. Om nya förmånsbilar har samma fördelning av drivmedel som i nybilsförsäljningen som helhet 2020, skulle fordonsskatten i genomsnitt uppgå till omkring 5 300 kronor med den fordonsskattehöjning som träder i kraft i april 2021. Laddbara bilar är dock överrepresenterade bland personbilar registrerade på företaget och sannolikt gäller detta även bland förmånsbilar. Det talar för att den genomsnittliga fordonsskatten är något lägre än 5 000 kronor bland nya förmånsbilar. Hur stor förändringen av förmånsvärdet blir i kronor till följd av förslaget för en viss bilmodell beror bara på dess förmånsgrundande pris. Förändringen av förmånsvärdet uttryckt i procent blir dock mindre ju högre fordonsskatt som antas i beräkningen.

Effekter på förmånsvärden vid andra förmånsgrundande bilpriser framgår av tabellen och figur 7.1. Den procentuella effekten på förmånsvärdet av förslaget är som störst vid 7,5 prisbasbelopp, dvs. 357 000 kronor. Detta beror på att undervärderingen av förmånsvärdet är som störst vid denna nivå med nuvarande schablonberäkning. Över denna nivå minskar undervärderingen i nuvarande beräkning eftersom den andra termen i det prisrelaterade beloppet då även påverkar förmånsvärdet. Som framgår av figur 7.1 innebär förslaget en viss minskning av förmånsvärdet vid förmånsgrundande priser över ca 650 000 kronor. Av förmånsbilarna av 2018 års modell hade dock endast 1 procent ett förmånsgrundande pris över detta belopp. Att förslaget innebär en minskning av förmånsvärdet över denna nivå beror på att nuvarande schablonberäkning överskattar värdeminskningstakten för bilar över denna prisnivå (se figur 5.1 i avsnitt 5).

**Tabell 7.2 Förslagets effekter på bilförmånsvärde och skatt vid olika förmånsgrundande bilpriser**

Prop. 2020/21:156

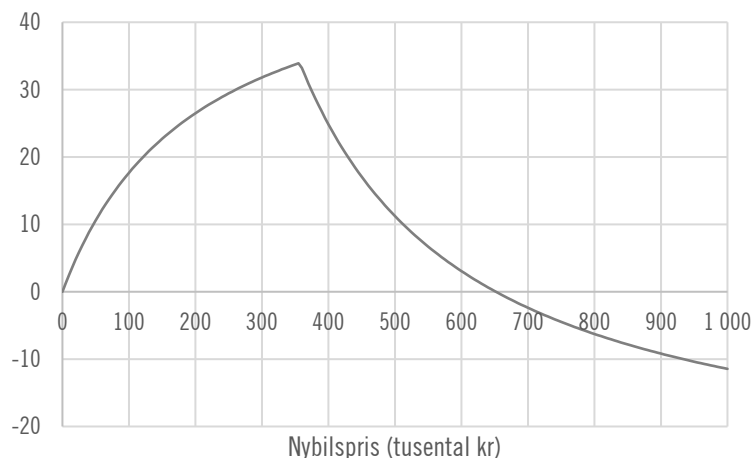
Kronor om annat inte anges

	250 000	300 000	350 000	400 000	500 000
<b>Nuvarande regler</b>					
Förmånsvärde	42 242	46 929	51 617	61 034	81 409
varav ränterelaterat belopp	938	1 125	1 313	1 500	1 875
varav prisrelaterat belopp	22 500	27 000	31 500	40 730	60 730
Skatt per månad	1 838	2 041	2 245	2 655	3 541
<b>Förslag</b>					
Förmånsvärde	54 679	61 854	69 029	76 204	90 554
varav ränterelaterat belopp	3 375	4 050	4 725	5 400	6 750
varav prisrelaterat belopp	32 500	39 000	45 500	52 000	65 000
Förändring i förmånsvärde	12 438	14 925	17 413	15 170	9 145
<i>Förändring i förmånsvärde, procent</i>	<i>29,4</i>	<i>31,8</i>	<i>33,7</i>	<i>24,9</i>	<i>11,2</i>
Skatt per månad	2 379	2 691	3 003	3 315	3 939
Förändring i skatt per månad	541	649	757	660	398

Anm. I beräkningarna av förmånsvärdena antas en fordonsskatt på 5 000 kronor. Vid beräkningen av skatt per månad antas 52,2 procents marginalskatt.

**Figur 7.1 Förslagets effekter på bilförmånsvärden vid olika förmånsgrundande priser**

Procent



Anm. Figuren visar vilken procentuell förändring av förmånsvärdet som förslaget ger upphov till och hur detta varierar med nybilspriset. Kurvan motsvaras av raden *Förändring av förmånsvärde, procent* i tabell 7.2.

Förslagen innebär att företags och andra förmånggivares kostnader för bilförmåner kan komma att öka. Detta beror på att kostnaden för själva förmånen ökar. I den mån förmånsvärden ökar till följd av förslaget innebär det att kostnaderna ökar för förmånggivarna. Detta då höjda förmånsvärden medför att underlaget för socialavgifter ökar varvid de socialavgifter som ska betalas ökar. Om exempelvis förmånsvärdet ökar med 10 000 kronor medför detta att socialavgifterna ökar med 3 142 kronor om det är arbetsgivaravgifter som ska betalas. Socialavgifterna får dras av och nettokostnadsökningen blir 2 495 kronor. För den förmånggivare som tillhandahåller en ny förmånsbil med ett förmånsgrundande pris på 400 000 kronor blir nettokostnadsökningen ca 3 785 kronor per år, givet att bilen ersätter en tidigare förmånsbil med samma förmånsgrundande pris.

Uppskattningsvis återfinns ca 24 procent av förmånstagarna inom näringsgrenen handel. Ytterligare ca 17 procent återfinns inom näringsgrenen tillverkning och ca 16 procent i näringsgrenen verksamheter inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik. Av förmånstagarna var ca 25 procent anställda i företag med färre än 10 anställda. En liknande andel, ca 23 procent, var anställda i företag med 10 till 49 anställda, medan anställda i företag med 50 till 249 anställda utgjorde ca 18 procent av förmånstagarna. Omkring 30 procent av förmånstagarna var anställda i företag med 250 eller fler anställda. Det bedöms inte finnas skäl att ta särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning. De föreslagna regelförändringarna är av generell art och bedöms påverka förmånggivare på i stort sett samma sätt, oavsett storlek. Den ökade kostnaden för socialavgifter är liten i förhållande till de totala lönekostnaderna även för ett mycket litet företag och den eventuella tillkommande administrativa bördan, till följd av förnyade regler, bedöms i detta fall inte vara mer betungande för små företag än för större företag, med eventuellt större förmånsbilsflotta.

Konkurrensförhållandena mellan branscher bedöms inte påverkas av förslaget annat än i ringa omfattning. I och med att förslaget innebär högre grad av neutral beskattning mellan förmån och kontantlön försvinner dock en viss skattemässig konkurrensfördel hos företag som erbjuder förmånsbil till sina anställda, i förhållande till företag som inte har samma förutsättningar att erbjuda förmånsbil till sina anställda. Med neutral beskattning mellan bilförmån och kontantlön försvinner också ett skattemässigt incitament hos den anställde att välja förmånsbil framför andra konsumtionsvaror och tjänster (som anskaffas med den kontanta nettolönen). Konkurrensen kan därmed anses jämnas ut mellan bilbranschen och andra branscher. Effekten på konkurrensförhållandena på fordonsmarknaden diskuteras i korthet nedan.

Förslagets effekter på förmånggivarnas administrativa börda bedöms vara försumbar. När en ny förmånsbil tas i bruk måste förmånggivaren ta reda på gällande förmånsvärde för bilen så att detta kan deklarerars i den månatliga arbetsgivardeklarationen. Skatteverket har ett webbaserat beräkningsverktyg för bilförmånsvärden. Så snart detta verktyg är uppdaterat för de nya reglerna, är det ingen skillnad för förmånggivaren i den administrativa insatsen att ta reda på förmånsvärdet. Att beräkningen



av förmånsvärden skiljer sig åt mellan bilar som har tagits i trafik före och efter reglernas ikraftträdande kan komma att upplevas förvirrande bland vissa förmånsgivare. De som använder Skatteverkets beräkningsverktyg behöver dock i normala fall bara känna till när respektive förmånsbil blev skattepliktig för första gången och dess bilkod för att ta reda på korrekt förmånsvärde.

### **Effekter för offentlig sektor**

Förekomsten av bilförmån är ovanlig bland anställda i offentlig sektor. Under 2018 redovisades endast ca 2 500 bilförmåner bland arbetsgivare i offentlig sektor. Av dessa redovisades drygt 800 av statliga arbetsgivare, drygt 1 000 av kommuner och knappt 600 av regioner (då landsting). Arbetsgivare i offentlig sektor kan, liksom arbetsgivare i privat sektor, få något ökade kostnader för sociala avgifter i den mån bilförmånsvärdena för de anställda stiger till följd av regeländringen. För effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna, se avsnitt nedan.

### **Effekter på fordonsmarknaden**

Antalet nyregistrerade personbilar uppgick under 2020 till ca 303 000, vilket är drygt 60 000 färre än året innan. Av dessa var 33 procent bensinbilar, 22 procent laddhybridbilar, 19 procent dieselbilar, 9 procent elbilar, 9 procent elhybridbilar och drygt 1 procent gasbilar. Antalet klimatbonusbilar uppgick till nästan 96 000 och motsvarade därmed nästan en tredjedel av de nyregistrerade personbilarna. Av de nyregistrerade bilarna var 197 000 registrerade på juridiska personer vid utgången av 2020. Företag inom bildetaljhandeln svarade dock för ca 72 000 av dessa nyregistreringar. Justerat för det faktum att bilar registrerade på företag inom bildetaljhandeln inom kort tid säljs vidare, såldes uppskattningsvis drygt hälften av de nyregistrerade bilarna 2020 till företag. Det saknas statistik över hur många av de nyregistrerade bilarna 2020 som används som förmånsbilar. Enligt kontrolluppgifter för 2018 fanns omkring 58 000 förmånsbilar av årsmodell 2018 och 69 000 av årsmodell 2017. Detta talar för att förmånsbilar svarar för mellan 15 och 20 procent av nybilsförsäljningen. *Bil Sweden* uppskattar dock att ca 30 procent av nybilsregistreringen utgörs av förmånsbilar. Uppskattningen baseras enligt *Bil Sweden* bland annat på märkenas egen bedömning utifrån sin försäljning, men även utifrån att ca 300 000 personer beskattas för förmånsbil och att förmånsbilarna i regel har en löptid på tre år.

De ökade förmånsvärdena som förslaget innebär kan leda till att vissa förmånstagare väljer bilar med lägre pris eller avstår förmånsbil helt. Om 10 procent av nuvarande förmånstagare skulle avsäga sig bilförmån som följd av de nya reglerna, och inte skaffa sig motsvarande bil privat, skulle det innebära en minskning av nybilsförsäljningen med 1,5–2 procent. Om förmånsbilar svarar för så hög andel som *Bil Sweden* bedömer (30 procent), skulle 10 procent färre bilförmånsinnehavare innebära en minskad nybilsförsäljning med 3 procent. *Bil Sweden* bedömer dock att minskningen av nybilsförsäljningen kan bli så stor som 10 procent under 2021 och 2022 som följd av detta förslag i kombination övriga aviserade styrmedelsförslag och att den tidsbegränsade nedsättningen upphör. Bil

Prop. 2020/21:156 Sweden bedömer av samma skäl att andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen kan minska med 10 procentenheter. Även *Volvo Cars* anser att effektbedömningen i promemorian är i underkant och att Bil Swedens beräkning stämmer bättre överens med företagets egen prognos. *Småföretagarnas Riksförbund* bedömer att förslaget kommer att innebära en omfördelning mot flera halvgamla dieseldrivna fordon och en ökad fordonsimport av liknande bilar, samt ett växande antal fordon som enbart används som tjänstebilar. Flera remissinstanser, däribland *Energigas Sverige* och *Gröna Bilister*, framför att gasbilar ligger närmast det prisintervall i vilket effekten på förmånsvärden blir allra störst och därför är den fordonstyp som drabbas hårdast av förslaget. *Trafikverket* bedömer att förslaget, i kombination med att den tidsbegränsade nedsättningen har upphört, sannolikt kommer att ge en dämpande effekt på andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen inom segmentet förmånsbilar, jämfört med om förmånsreglerna inte hade förändrats. Myndigheten bedömer dock effekten som sannolikt relativt begränsad både i omfattning och tid till följd av den snabba utvecklingen inom elektrifiering, att förmånsbilar är ett relativt litet segment på marknaden och kommande förstärkning i bonus–malus-systemet.

Regeländringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och föreslås gälla endast för förmånsbilar som blir skattepliktiga i Sverige första gången från och med ikraftträdandedatumet. Förslaget kan få som följd att företag och förmånstagare som har planerat att byta ut sina förmånsbilar under andra halvåret 2021 väljer att byta ut dem redan under första halvåret för att undvika att påverkas av de nya reglerna. Andra kan välja att behålla befintliga förmånsbilar under en längre tid än planerat för att på så sätt kortsiktigt undvika att påverkas av de nya reglerna. Av denna anledning kan vissa avvikelser i nybilsförsäljningen uppstå strax innan och strax efter ikraftträdandet av de nya reglerna.

Förslagets effekter på konkurrensförhållandena på bilmarknaden bedöms vara små. Den snedvridning av konkurrensen som följer av att undervärderingen av förmånsvärden är olika för olika bilar försvinner dock med förslaget. Undervärderingen av förmånsvärden enligt nuvarande schablonberäkning varierar (i kronor och procent) beroende på nybilspris. Detta framgår bland annat av figur 7.1, som visar vilken procentuell justering av förmånsvärdet som krävs för att uppnå vad som bedöms vara en korrekt värdering. Den procentuella undervärderingen av förmånsvärdet är mindre för bilar i det lägsta prissegmentet jämfört med bilar i det vanligaste prissegmentet 350 000–400 000 kronor. Som konstateras ovan, överskattas dessutom förmånsvärdet vid nybilpriser över 650 000 kronor med nuvarande regler. Detta kan ses som att bilförsäljare som i huvudsak marknadsför bilar i de lägre och högre prissegmenten missgynnas av nuvarande regler, i förhållande till bilförsäljare som marknadsför bilar i medelprisklassen. En korrekt värdering av bilförmån i alla prisklasser tar bort denna snedvridning.

### **Effekter för ekonomisk jämlikhet, jämställdhet och arbetsmarknad**

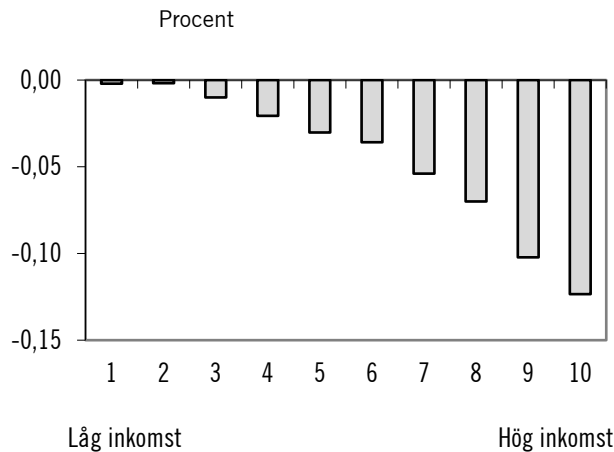
En höjning av bilförmånsvärdena med i genomsnitt 25 procent skulle i genomsnitt påverka individer högre upp i inkomstfördelningen mer, både i kronor och procentuellt sett, eftersom bilförmån är vanligare bland

individer med relativt höga inkomster. Medianinkomsten av tjänst bland bilförmånsinnehavare uppgick 2019 till ca 51 400 kronor per månad. Ju högre upp i inkomstfördelningen desto större är den genomsnittliga effekten på den ekonomiska standarden. För individer i den högsta inkomstgruppen minskar disponibel inkomst med ca 0,12 procent (se figur 7.2).

I genomsnitt påverkas individer i pendlingskommuner nära storstad mest eftersom bilförmån är vanligast förekommande där. Personer i landsbygdskommuner påverkas i genomsnitt minst (se figur 7.3). Vidare påverkas män något mer än kvinnor, eftersom ca 80 procent av bilförmånsinnehavarna är män. Mäns disponibla inkomst minskar i genomsnitt med 0,09 procent och kvinnors med 0,03 procent. Förslaget bedöms av denna anledning ha en försumbar effekt på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

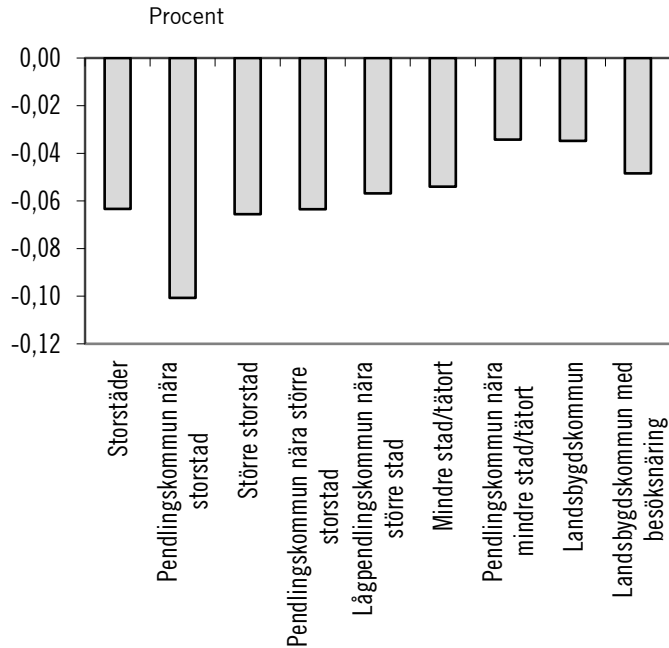
Effekterna av förslaget på sysselsättning och arbetslöshet bedöms som försumbara, både på branschnivå och på arbetsmarknaden som helhet.

**Figur 7.2 Förslagets effekter på ekonomisk standard i olika inkomstgrupper**



Källa: egna beräkningar.

## Förslagets effekter på ekonomisk standard i SKR:s kommungrupper



Källa: egna beräkningar.

### Effekter för miljön

*Bil Sweden* anser att förslaget behöver utvecklas med en djupare analys av hur det, tillsammans med övriga styrmedelförslag, får konsekvenser på miljön när omställningen riskerar att bromsas upp. Organisationen ser också en risk att den positiva trenden gällande koldioxidutsläpp från nya bilar bryts och att förslaget, tillsammans med andra åtgärder, försvårar möjligheterna att nå 70-procentsmålet.

Förslaget påverkar inte den befintliga miljöstyrningen i beskattningen av bilförmån. Nybilspriset kommer även med de nya reglerna att sättas ned för miljöanpassade bilar till närmast jämförbara konventionella bil (se avsnitt 4). Bland de 168 elbilsmodeller som ingår i Skatteverkets lista över 2020 års nybilspriser är nedsättningarna av det förmånsgrundande priset i genomsnitt ca 38 procent. Nedsättningarna innebär sänkta förmånsvärden med i genomsnitt ca 38 000 kronor för dessa bilmodeller. För de 254 laddhybridmodellerna som ingår i listan var nedsättningen av det förmånsgrundande priset i genomsnitt 20 procent. I förmånsvärde innebär nedsättningarna i genomsnitt 20 000 kr för laddhybridbilar. Den relativa kostnaden av att inneha en miljöanpassad förmånsbil i förhållande till en konventionell (diesel- eller bensindriven) förmånsbil påverkas därmed inte av förslaget.

Att förmånsvärdet ökar för de flesta bilmodeller kan, som diskuteras ovan, få som följd att vissa förmånsbilsinnehavare väljer en bil med lägre förmånsgrundande pris vid nästa bilbyte, för att på så sätt undvika höjt förmånsvärde. Detta kan i vissa fall innebära att man väljer en mindre bil

som också har lägre koldioxidutsläpp än den bil som man hade valt om förmånsvärdena inte hade höjts. Detta kan ha en viss negativ (minskande) effekt på den genomsnittliga utsläppsnivån bland förmånsbilar. Eftersom substitution till bilar med lägre pris också kan betyda att man byter till en lika stor bil fast av annat, något billigare, fabrikat, får denna effekt ses som mycket osäker. *Naturvårdsverket* befarar att det faktum att de dyraste bilarna får sänkta förmånsvärden med förslaget kan gynna inköp av större och tyngre fordon, som har större miljöpåverkan i ett livscykelperspektiv. Av förmånsbilarna som registrerades 2018 hade dock bara 1,1 procent förmånsgrundande pris över den gräns på 650 000 kronor som innebär en minskning av förmånsvärdet.

Den relativa kostnaden av att inneha förmånsbil jämfört med att nyttja andra transportmedel ökar något. Detta kan ge upphov till en viss substitution till andra transportmedel, så som kollektivtrafik. Detta skulle kunna innebära en marginell minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Substitution kan också ske från förmånsbil till privat bilinnehav. *Motorbranschens Riksförbund* (MRF) befarar att kraftigt höjda förmånsvärden kommer pressa människor att i stället köpa bil privat och att höjda fordonsskatter kommer att pressa samma bilköpare att köpa en gammal, mindre miljövänlig och kanske mindre säker, bil än vad man hade köpt som tjänstebil. Resultatet, enligt MRF, blir högre utsläpp, en långsammare omställning av fordonsslottan, och risk att nollvisionens positiva utveckling bryts. Personbilar ägda av privatpersoner är i genomsnitt äldre än förmånsbilar. I den mån sådan substitution sker, skulle förslaget kunna innebära att något fler relativt äldre privatägda bilar körs i stället för relativt nya förmånsbilar. De miljömässiga effekterna av en sådan beteendeanpassning bedöms dock vara små. Förslaget kan därutöver förstås ge upphov till substitution från förmånsbilar till privat konsumtion till varor och tjänster som inte relaterar till resande. Det kan innebära både ökade och minskade koldioxidutsläpp jämfört med innehav av förmånsbil. Även sådana eventuella beteendeeffekter bedöms ha små effekter på miljön.

### **Förslagets förenlighet med EU-rätten**

*Regelrådet* konstaterar att det i promemorian inte finns någon redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Bedömningen görs att förslaget är förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

### **Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna**

En justerad beräkningsmodell för bilförmån medför en ökad administration för Skatteverket, som kommer att behöva hantera tre olika beräkningsmodeller. Skatteverket kommer även att få vissa engångskostnader för att anpassa sitt systemstöd till den nya beräkningsmodellen. Därutöver tillkommer kostnader för anpassning av blanketter, broschyrer och webbinformation. Det bedöms dock inte finnas behov av några särskilda informationsinsatser vid reglernas införande.

Skatteverket kommer att få vissa engångskostnader på grund av förslaget. Dessa kommer att ingå i den anpassning som årligen görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning. Eventuellt tillkommande

Prop. 2020/21:156 kostnader till följd av förslaget i denna promemoria ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Frågor som rör bilförmån kan bli föremål för domstolsprövning. För de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget om en justerad schablonberäkning emellertid inte få några effekter.

## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

#### 61 kap.

#### 5 §

I paragrafen regleras hur värdet av bilförmån ska beräknas. Beräkningen görs enligt en metod som innebär att värdet bestäms efter en schablon exklusive drivmedel. Av bestämmelsen framgår att denna schablon innefattar en andel av prisbasbeloppet med tillägg av ett ränterelaterat belopp, ett prisrelaterat belopp och bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

Av bestämmelsens *andra stycke* framgår hur det ränterelaterade beloppet ska beräknas. Ändringen innebär att beräkningen justeras från att uppgå till 75 procent av statslåneräntan multiplicerat med bilmodellens nybilspris till att utgöras av bilmodellens nybilspris multiplicerat med summan av 70 procent av statslåneräntan och en procentenhet (0,01). Med statslåneräntan avses liksom tidigare räntenivån vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut, dock lägst 0,5 procent.

Hur det prisrelaterade beloppet ska beräknas framgår av *tredje stycket*. Beloppet ändras från att motsvara 9 procent av bilmodellens nybilspris till 13 procent av nybilspriset. Samtidigt tas den högre procentandelen om 20 procent bort för den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp. Det innebär att det prisrelaterade beloppet grundar sig på samma andel (13 procent) av nybilspriset oavsett bilmodellens prisklass.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

#### **Ikraftträdande - och övergångsbestämmelser**

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 juli 2021.

Av *andra punkten* framgår att lagen tillämpas för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare, samt bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen. Det innebär att sådana bilar omfattas av den justerade schablonberäkningen med ett ändrat ränterelaterat och prisrelaterat belopp. För tillämpning av de nya reglerna saknar bilens tillverkningsår betydelse. Det innebär exempelvis att en bil av tillverkningsår 2017 som blir skattepliktig enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2021 omfattas av de nya reglerna och även ska ta upp fordonsskatten som en egen post i schablonberäkningen.

Av *tredje punkten* framgår att äldre bestämmelser fortfarande gäller för bilar som var skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före ikraftträdandet. Prop. 2020/21:156

## Sammanfattning av promemorian Justerad beräkning av bilförmån

I promemorian föreslås en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen ändras, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare.



## Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>3</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **61 kap.**

#### **5 §<sup>4</sup>**

Värdet av bilförmån exklusive drivmedel ska för ett kalenderår beräknas till summan av

- 0,29 prisbasbelopp,
- ett ränterelaterat belopp,
- ett prisrelaterat belopp, och
- bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

Det ränterelaterade beloppet ska beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut multiplicerat med bilmodellens nybilspris. Statslåneräntan ska dock som lägst anses vara 0,5 procent.

Det prisrelaterade beloppet ska beräknas till 9 procent av bilmodellens nybilspris, om detta uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp. Om bilmodellens nybilspris är högre, ska det prisrelaterade beloppet beräknas till summan av 9 procent av 7,5 prisbasbelopp och 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp.

Det ränterelaterade beloppet ska beräknas till bilmodellens nybilspris multiplicerat med summan av 70 procent av statslåneräntan och 0,01. Med statslåneräntan avses här räntenivån vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut, dock lägst 0,5 procent.

Det prisrelaterade beloppet ska beräknas till 13 procent av bilmodellens nybilspris.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.
  2. Lagen tillämpas första gången på
    - a) bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare, och

<sup>3</sup> Lagen omtryckt 2008:803.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2017:1212.

Prop. 2020/21:156  
Bilaga 2

b) bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) före den 1 juli 2021.

Efter remiss har yttranden kommit in från Bil Sweden, Ekonomistyrningsverket, Energigas Sverige, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Företagarna, Förvaltningsrätten i Jönköping, Gröna Bilister, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Motorbranschens Riksförbund, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Näringslivets skattedelegation, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Svenskt Näringsliv, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Ynnor AB.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Arbetsgivarverket, Elbil Sverige, Landsorganisationen i Sverige (LO), Ledarna, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Världsnaturfonden.

Yttranden har dessutom kommit in från Adunatu AB, BioDriv Öst, Finansbolagens Förening, IVL Svenska Miljöinstitutet, Lantbrukarnas Riksförbund, Skattebetalarnas förening, Småföretagarnas Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Ingenjörer, Tekniska verken i Linköping AB, Tillväxtverket, Tjänstemannafacken på Volvo Car Sverige AB i Göteborg, Volkswagen Group Sverige AB, Volvo Car Sverige AB samt en privatperson.

## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 mars 2021

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Johansson, Baylan, Hultqvist, Andersson, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen, Lind, Hallberg, Nordmark, Micko, Stenevi

Föredragande: statsrådet Andersson

---

Regeringen beslutar proposition Justerad beräkning av bilförmån