

# Lagrådsremiss

## Ändrad beräkning av bilförmån

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Harsund den 1 juni 2017

*Magdalena Andersson*

*Ingrid Björnsson*  
(Finansdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås vissa justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet med anledning av att det föreslås införas ett nytt s.k. bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus). Förslaget innebär att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet utan tillkomma som ytterligare en post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. Dessutom föreslås en mindre ändring i bestämmelserna om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöbilar. För bilar som får bonus enligt det nya bonus–malus-systemet föreslås ingen ändring av nuvarande regler eftersom nedsättningen av förmånsvärdet enligt befintliga regler om permanent nedsättning för vissa miljöanpassade bilar i allt väsentligt bedöms motsvara de effekter en bonus medför.

I lagrådsremissen föreslås också att förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Förslaget att fordonsskatten ska brytas ut ur prisbasbeloppsdelen och tillkomma som ytterligare en post vid beräkningen av bilförmånsvärdet ska gälla bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	7
4	Gällande rätt.....	7
4.1	Beskattning av bilförmån .....	7
4.2	Beräkning av förmånsvärdet .....	8
4.3	Nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade förmånsbilar .....	9
4.4	Fordonsskatt .....	10
5	Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.....	11
6	Ändrad beräkning av bilförmån med anledning av bonus–malus-systemet .....	12
6.1	Bonus enligt det nya systemet hanteras enligt befintliga regler .....	12
6.2	Fordonsskatten bryts ut .....	13
6.3	Särskilt om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar om fordonsskatten bryts ut .....	20
7	Förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgifter.....	22
8	Konsekvensanalys.....	25
9	Författningskommentar.....	35
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian .....	38
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	39
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	42

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

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

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> dels att 10 kap. 10 § och 61 kap. 5 och 8 a §§ ska ha följande lydelse, dels att punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1175) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 61 kap. 5 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 10 kap.

#### 10 §

Förmån av drivmedel ska räknas till månaden efter den då förmånen kommit den skattskyldige till del.

Förmån av *väg-, bro- och färjeavgifter, trängselskatt samt* drivmedel ska räknas till månaden efter den då förmånen kommit den skattskyldige till del.

### 61 kap.

#### 5 §<sup>2</sup>

Värdet av bilförmån exklusive drivmedel ska för ett kalenderår beräknas till summan av  
– 0,317 prisbasbelopp,  
– ett ränterelaterat belopp, *och*  
– ett prisrelaterat belopp.

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.

#### 5 a §

*Vid beräkning av värdet av bilförmån enligt 5 § ska utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt trängselskatt inte ingå.*

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2016:1239.

8 a §<sup>3</sup>

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 *förmånsvärdet* sättas ned till en nivå som motsvarar *förmånsvärdet* för den jämförbara bilen.

*I stället för vad som sägs i första stycket om storleken på nedsättningen av förmånsvärdet ska detta värde tas upp till 60 procent av förmånsvärdet för den jämförbara bilen, om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol.*

*En nedsättning av förmånsvärdet enligt andra stycket får göras med högst 10 000 kronor i förhållande till den jämförbara bilen.*

3.<sup>4</sup> Bestämmelserna i 61 kap. 8 a § andra och tredje styckena tillämpas till och med det beskattningsår som slutar den 31 december 2020.

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 enligt 5 §*, sättas ned till en nivå som motsvarar *nybilspriset* för den jämförbara bilen.

Om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol ska *förmånsvärdet beräknat enligt första stycket sättas ned med 40 procent, dock högst 10 000 kronor.*

3. Bestämmelserna i 61 kap. 8 a § andra stycket tillämpas till och med det beskattningsår som slutar den 31 december 2020.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018.

2. Bestämmelserna i 10 kap. 10 § i den nya lydelsen och de nya bestämmelserna i 61 kap. 5 a § tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2017.

3. Bestämmelserna i 61 kap. 5 och 8 a §§ i den nya lydelsen tillämpas första gången för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2016:1055.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2016:1055.

4. Bestämmelserna i 61 kap. 5 och 8 a §§ i den äldre lydelsen gäller fortfarande för

a) bilar av tillverkningsår 2018 eller tidigare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången före den 1 juli 2018, och

b) bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

### 3 Ärendet och dess beredning

Inför budgetpropositionen för 2018 är det angeläget att skatteförslag kan förberedas genom remittering och lagrådsgranskning. Om förslagen kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2018, och med vilken utformning, blir beroende av de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

Regeringen har den 24 maj 2017 beslutat om lagrådsremissen Ett nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon. I lagrådsremissen lämnas förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt.

Med anledning av det föreslagna bonus–malus-systemet har det inom Finansdepartementet också tagits fram en promemoria med förslag på justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet. I promemorian föreslås även att förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr Fi2017/01480/S1). I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag.

### 4 Gällande rätt

#### 4.1 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 därför bl.a. bilförmån. Skatteplikt för bilförmån uppkommer inte för den som använt förmånsbil i endast ringa omfattning (61 kap. 11 § andra stycket IL). Med ringa omfattning avses ett fåtal tillfällen per år och en sammanlagd körsträcka på högst 100 mil (prop. 1993/94:90 s. 93–94).

Arbetsgivare som ger ut en 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 betala egenavgifter på förmånsvärdet (vid överskott av näringsverksamheten).

## 4.2 Beräkning av förmånsvärdet

### *Huvudregeln*

Förmån av fri eller delvis fri bil beräknas på ett visst schabloniserat sätt enligt 61 kap. 5–11 §§ IL. Utgångspunkten är att förmånsvärdet ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil, dvs. att det skattepliktiga värdet i princip ska motsvara marknadsvärdet (prop. 1996/97:19 s. 55). I schablonen ingår som utgångspunkt samtliga utgifter (fasta och rörliga) för en privatägd bil utom drivmedel.

Schablonen utgörs av summan av en prisbasbeloppsdel, ett ränterelaterat belopp och ett prisrelaterat belopp (61 kap. 5 § IL). Prisbasbeloppsdelen (0,317 prisbasbelopp) är tänkt att motsvara en generell grundkostnad för bilen. 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 tänkt att motsvara övriga kostnader förknippade med förmånsbilen och som är beroende av bilens pris, bl.a. värdeminskningen.

Med bilmodellens nybilspris avses det pris som bilen hade när den som ny introducerades på den svenska marknaden. Om ett sådant introduktionspris ändras efter kort tid, avses med nybilspris det justerade priset. 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 (179 200 kronor vid beskattningsåret 2017).

Bilförmånsvärdet ska reduceras till 75 procent om förmånshavaren har kört minst 3 000 mil i tjänsten under ett kalenderår (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 inte haft förmånen (61 kap. 9 § andra stycket IL).

### *Justering av förmånsvärdet*

Bilförmånsvärdet 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, att bilen använts i taxinäring, att den körts minst 6 000 mil i verksamheten under kalenderåret och att dispositionen för privat körning varit begränsad i mer än ringa utsträckning, eller att andra liknande omständigheter föreligger (61 kap. 19 § IL). Bilförmånsvärdet ska jämkas 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).



### *Trängselskatt och infrastrukturavgift*

Arbetsgivarens utgifter för trängselskatt avseende privata resor med förmånsbil har i praxis bedömts ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet (RÅ 2008 ref. 60). När en arbetsgivare står för kostnaden för trängselskatt som avser den anställdes privata resor med förmånsbil sker därför ingen ytterligare beskattning av förmånen utöver bilförmånen. Om arbetsgivaren tar betalt av den anställda för privata resor med förmånsbilen ska dock bilförmånsvärdet minska med det belopp som den anställda med sin nettolön, dvs. lönen efter skatteavdraget, har betalat till arbetsgivaren.

Även infrastrukturavgift, som betalas vid passage över vissa broar, och som betalas av bilens ägare på motsvarande sätt som trängselskatt anses ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet.

### *Förmån av fritt eller delvis fritt 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 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).

## 4.3 Nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade förmånsbilar

### *Permanent nedsättning*

Reglerna om nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar tillämpades första gången vid 2000 års taxering. Reglerna innebär att förmånsvärdet för en bil som – helt eller delvis – är utrustad med teknik för drift med elektricitet eller med mer miljöanpassade drivmedel än bensin eller dieselolja och som därför har ett nybilspris som är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik, ska sättas ned till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen (61 kap. 8 a § IL). Reglerna, som är permanenta, infördes bl.a. för att underlätta introduktionen av miljöbilar på bilmaknaden och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att miljöprestandan hos beståndet av förmånsbilar skulle öka (prop. 1999/2000:6, bet.1999/2000:SkU7, rskr. 1999/2000:66, SFS 1999:1048).

### *Tidsbegränsad nedsättning*

Den 1 januari 2002 kompletterades de permanenta reglerna med en tidsbegränsad möjlighet till ytterligare nedsättning av förmånsvärdet för vissa typer av miljöanpassade bilar. För bilar som var utrustade med

teknik för drift med elektricitet eller med annan gas än gasol skulle nedsättningen göras till ett värde som motsvarar 60 procent av förmånsvärdet för närmast jämförbara konventionella bil, dock maximalt med 16 000 kronor per år. För bilar som var utrustade med teknik för drift med alkohol skulle motsvarande nedsättning göras till 80 procent av förmånsvärdet för närmast jämförbara konventionella bil, dock maximalt med 8 000 kronor per år. Syftet med nedsättningen var att ytterligare underlätta introduktionen av miljöanpassade bilar och att få beståndet av dessa fordon att öka (prop. 2001/02:45, bet. 2001/02:SkU12, rskr. 2001/02:122, SFS 2001:1175).

Den tidsbegränsade nedsättningen gällde initialt t.o.m. 2005 års taxering för eldrivna bilar och 2006 års taxering för alkohol- och gasdrivna bilar. Därefter har tidsgränserna förlängts vid flera tillfällen och för närvarande gäller en gemensam tidsgräns t.o.m. det beskattningsår som slutar den 31 december 2020. Den maximala nedsättningen har dock av offentligfinansiella skäl begränsats från 16 000 till 10 000 kronor per år fr.o.m. den 1 januari 2017 (prop. 2016/17:1, Förslag till statens budget för 2017, finansplan och skattefrågor, avsnitt 6.3). Från och med det beskattningsår som börjar efter den 31 december 2011 omfattar den tidsbegränsade nedsättningen bara bilar som är utrustade med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol. Det innebär att etanol- och elhybridbilar inte längre omfattas av den tidsbegränsade nedsättningen, men alltså av den permanenta nedsättningen.

## 4.4 Fordonsskatt

### *Två system för fordonsbeskattning*

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Beskattningen av fordon påverkas dock även av andra faktorer, såsom vilket drivmedel fordonet kan drivas med. För lätta fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet och som kan drivas med etanolbränsle eller gasbränsle förutom gasol är fordonsskatten lägre i förhållande till fordonets koldioxidutsläpp. För lätta fordon som kan drivas med dieselbränsle är fordonsskatten högre för att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin. För dieseldrivna lätta fordon som omfattas av det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet tas även ett miljö tillägg ut.

Beskattningen av fordon bestäms i vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, och i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

### *Nedsättning av fordonsskatt i vissa kommuner*

Enligt 2 kap. 11 § VSL gäller att för en personbil klass I som hör hemma i vissa kommuner angivna i en bilaga till lagen (sammanlagt

36 kommuner i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs, Dalarnas respektive Värmlands län) ska fordonsskatten betalas endast till den del fordonsskatten för skatteår överstiger 384 kronor. Det är den som är registrerad ägare av fordonet i vägtrafikregistret som är skattskyldig (2 kap. 4 § VSL).

## 5 Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

Regeringen beslutade den 28 maj 2015 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus (lat. bonus=bra) medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (lat. malus=dålig). Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Utredningen överlämnade sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) till regeringen den 29 april 2016. Betänkandet har remissbehandlats. Utredningens förslag har därefter, vid sedvanlig intern beredning i Regeringskansliet, i vissa delar omarbetats bl.a. utifrån remissinstansernas synpunkter. En promemoria har tagits fram, Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon, där det omarbetade förslaget om ett bonus–malus-system presenteras. Promemorian har remitterats och regeringen beslutade om lagrådsremiss den 24 maj 2017.

Förslaget om ett bonus–malus-system för nya lätta fordon innebär, i den mån det är relevant för förslagen i denna lagrådsremiss, i huvudsak följande.

Miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus. Bonusen, som föreslås regleras i en ny förordning, betalas ut till fysiska eller juridiska personer som förvärvat en ny klimatbonusbil. Det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar föreslås få en fast bonus på 7 500 kronor.

För bensin- och dieseldrivna fordon föreslås ett förhöjt koldioxidbelopp (malus) under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt första gången. Koldioxidbeloppet ska då vara summan av 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp till och med 140 gram och 100 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram. Från år fyra och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid. För fordon som kan drivas med

etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp om 11 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut utöver 95 gram per kilometer.

Reglerna om det nya bonus–malus-systemet föreslås träda i kraft den 1 juli 2018 och omfatta alla nya lätta fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

## 6 Ändrad beräkning av bilförmån med anledning av bonus–malus-systemet

### 6.1 Bonus enligt det nya systemet hanteras enligt befintliga regler

**Regeringens bedömning:** Någon ändring av reglerna om beräkning av bilförmån med anledning av bonusdelen av bonus–malus-systemet behövs inte eftersom nedsättningen av förmånsvärdet enligt befintliga regler om permanent nedsättning för vissa miljöanpassade bilar i allt väsentligt bedöms motsvara de effekter en bonus medför.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Endast ett fåtal remissinstanser har yttrat sig särskilt i denna del. *Trafikverket* anför att genom att behålla nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar fås också en motsvarighet till den bonus som privatbilsköparen möter. Några remissinstanser har synpunkter på nivån för nedsättningen av förmånsvärdena för miljöanpassade fordon. *Motorbranschens Riksförbund (MRF)* anser att det krävs större nedsättningar av förmånsvärdena för miljöanpassade fordon för att uppnå målen om fler miljöanpassade fordon och bättre miljö. *Elbil Sverige*, *Gröna bilister* och *Power Circle AB* anser att det bör bli en tydligare differentiering mellan nollemissionsbilar och lågemissionsbilar i fråga om förmånsvärde. *Bil Sweden* tycker att det är positivt att gasbilar får fortsatt nedsatt förmånsvärde men anser att det är viktigt att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik.

**Skälen för regeringens bedömning:** Vid köp av en bonusberättigad bil minskar det effektiva inköpspriset med bonusens storlek. Detta kommer köparen till del i form av lägre kapitalkostnad och förmodligen mindre värdeminskning i kronor räknat, jämfört med om bonusen inte hade funnits. För att denna effekt ska få genomslag i förmånsvärdet skulle nybilspriset behöva sättas ned med ett belopp lika stort som bonusen i beräkningen av förmånsvärdet. På så sätt skulle en bil som får en bonus betinga ett lägre förmånsvärde än en bil som i alla andra relevanta avseenden är lika förutom att den inte får någon bonus.

Den nuvarande permanenta nedsättningen för vissa miljöanpassade bilar fungerar i princip på detta sätt. För vissa bilar överstiger emellertid

nedsättningen vida den bonus som föreslås i det nya bonus–malus-systemet medan den potentiellt är lägre för vissa bilar. Vidare är det tänkbart att bilar som inte omfattas av den permanenta nedsättningen kan komma att få bonus i det nya systemet. Ett sätt att ta hänsyn till bonusdelen av förslaget är att slopa den permanenta nedsättningen och sätta ned nybilpriset vid förmånsvärderingen med bonusbeloppet. De skäl som anfördes när reglerna om den permanenta nedsättningen infördes bedöms emellertid fortfarande vara giltiga och nedsättningen bedöms för tillfället fortsatt vara betydelsefull för introduktion av ny teknik på fordonsmarknaden och för omställning till en mer miljövänlig fordonsflotta. Eftersom den permanenta nedsättningen i de flesta fall åtminstone torde motsvara den effekt på förmånsvärdet som en justering av nybilpriset med avseende på erhållen bonus skulle medföra gör regeringen bedömningen att inga justeringar av bilförmånsvärderingen behövs till följd av bonusdelen av bonus–malus-systemet.

*MRF, Elbil Sverige, Gröna bilister och Power Circle AB* har synpunkter på nivån för nedsättningen av förmånsvärdena för miljöanpassade fordon och efterfrågar bl.a. större nedsättningar av förmånsvärdena för miljöanpassade fordon och en tydligare differentiering mellan nollemissionsbilar och lågmissionsbilar. *Bil Sweden* framför att nya fordon med lägre klimatpåverkan bör premieras oavsett teknik. Regeringen konstaterar att de synpunkter som framförs i denna del faller utanför ramen för detta lagstiftningsärende.

## 6.2 Fordonsskatten bryts ut

**Regeringens förslag:** Vid beräkning av förmånsvärdet för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare ska fordonsskatt inte ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. I stället ska bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen tillkomma som ytterligare en post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. Till följd av detta ska prisbasbeloppsdelen sänkas från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp vid beräkning av bilförmån för dessa bilar.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2018.

**Promemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att bilmodellens fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. Vidare föreslås att de nya reglerna om att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen ska gälla för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare och som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. I promemorian görs även bedömningen att den nedsättning av fordonsskatten som gäller för bilar som hör hemma i de kommuner som anges i bilagan till vägtrafikskattelagen inte bör beaktas vid beräkning av förmånsvärdet.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av de remissinstanser som har yttrat sig tillstyrker eller har inget att invända mot förslaget. *Svensk Kollektivtrafik* och *Naturvårdsverket* ställer sig positiva till förslaget, då

det skapas en direkt koppling mellan en bils miljöpåverkan och dess förmånsvärde. Härigenom stärks de ekonomiska incitamenten för både förmånstagare och förmånsgivare att välja en bil som är bättre för miljön.

*Skatteverket* och *Svenskt Näringsliv* avstyrker förslaget. *MRF* anser att tjänstebilsbeskattningen bör vara schablonberäknad och att skatter kopplade till fordonet liksom i dag bör ingå i bilförmånsschablonen. Ett viktigt skäl till detta är enligt *MRF* att undvika ökade administrativa kostnader för företagen.

Flera remissinstanser, däribland *Svenskt Näringsliv*, *Företagarna* och *Tillväxtverket*, gör gällande att förslaget kan leda till att det blir ekonomiskt mindre förmånligt att hålla en modern och miljövänligare fordonsflotta och att förslaget ökar incitamenten för företag att nyttja äldre bilar. *Energigas Sverige* anser att den förhöjda skatten bör förlängas till minst fem år för att få genomslag på förmånsbilar som används längre än tre år och *Power Circle AB* föreslår att förmånsvärdet behålls på den nivå som gällde för bilen när den registrerades i fråga om fordonsskatt.

Företagarna, *MRF* och *Regelrådet*, anser att småföretagare och egenföretagare med transportbil som även använder bilen privat drabbas särskilt hårt av förslaget.

*Energigas Sverige* anser att förslaget om ikraftträdande- och övergångsbestämmelser måste följa bonus–malus gällande fordonets tillverkningsår och tidpunkt för registrering i vägtrafikregistret. *Skatteverket* och *Volvo Cars* anser dock att förslaget tidigast bör träda i kraft den 1 januari 2019.

*Skatteverket*, *Tillväxtverket*, *Regelrådet* och *Bil Sweden* har framfört synpunkter på konsekvensanalysen. Dessa synpunkter behandlas i avsnitt 8.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Ändringar med anledning av malus*

Förmånsvärdet, som av förenklingsskäl schablonberäknas, för en bil är tänkt att motsvara kostnaden för att äga och köra bilen privat. Sedan schablonberäkningen för bilförmån infördes 1997 har variationen i fordonsskatten mellan olika bilmodeller ökat. Med bonus–malus-systemet kommer variationen att öka ytterligare, framför allt de tre första åren som bilar är i bruk. Regeringen anser att denna variation bör avspeglas i förmånsvärderingen.

Ett sätt att åstadkomma detta är att lägga till det förhöjda koldioxidbeloppet (malusen) till det schablonberäknade förmånsvärdet. Det skulle betyda ett förhöjt förmånsvärde för de bilar som får ett förhöjt koldioxidbelopp. Detta skulle dock bara gälla under bilens tre första år i bruk. Ett alternativt sätt att låta det förhöjda koldioxidbeloppet påverka förmånsvärdet är att i stället bryta ut fordonsskatten, som i dag ingår i prisbasbeloppsdelen, ur schablonen. På så sätt får man in variationen i fordonsskatten i förmånsvärdet. Likaså skulle skillnaderna i fordonsskatt avspeglas i förmånsvärdet även efter det tredje året, då det förhöjda koldioxidbeloppet inte längre påverkar fordonsskatten. Prisbasbeloppsdelen, i den mån den är avsedd att omfatta den genomsnittliga fordons-

skatten, kan justeras ned med den genomsnittliga fordonsskatten för personbilar. Förmånsvärdet skulle då beräknas enligt dagens regler med ett tillägg för fordonsskatten. En sådan förändring skulle innebära att en bil med högre fordonsskatt skulle betinga ett högre förmånsvärde än en bil som i alla andra relevanta avseenden är lika.

Enligt regeringens uppfattning bör variationen i fordonsskatten avspeglas i bilförmånsvärderingen på så sätt att fordonsskatten bryts ut ur schablonen. Flera remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft något att invända mot förslaget i denna del. *Ekonomistyrningsverket (ESV)* tillstyrker förslaget men anser att prisbasbeloppsdelen inte ska sänkas vid beräkningen av förmånen eftersom förmånsvärdet i dag är betydligt lägre än de faktiska kostnaderna för motsvarande privatägd bil. Det finns enligt ESV därför ett behov av att se över reglerna för beräkningen av förmånsvärdet i sin helhet så att det bättre svarar mot de faktiska kostnaderna. Regeringen anser, till skillnad från ESV, att när fordonsskatten bryts ut bör prisbasbeloppsdelen sänkas från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp eftersom prisbasbeloppsdelen avser bland annat fordonsskatten. Sänkningen uppgår därmed till ca 1 200 kronor och motsvarar den genomsnittliga fordonsskatten bland nyare personbilar. När det gäller nivån på sänkningen menar *Motormännens Riksförbund* att denna borde vara större och motsvara den i promemorian redovisade genomsnittliga fordonsskatten för förmånsbilar. Regeringen delar inte den bedömningen utan anser att den valda nivån är lämplig då den avspeglar den genomsnittliga fordonsskatten bland nyare personbilar.

*Bil Sweden* och *Volvo Cars* anser att förslaget kan få negativa konsekvenser för det fortsatta arbetet inom ramen för nollvisionen för trafiksäkerhet. *Motormännens Riksförbund* anser att det borde vara en självklarhet att i en översyn av beräkningen av bilförmån föreslå att värdet av trafiksäkerhetshöjande extrautrustning inte ska läggas till bilens inköpspris i beräkningarna av förmånsvärdet. *Volkswagen Group Sverige* anser att det bör noteras att förmånsbilarna utgör en betydande del av arbetsmiljön för många förmånsbilsinnehavare vilket gör det problematiskt att skärpa beskattningen av säkra fordon. En möjlig åtgärd för att förhindra negativa konsekvenser ur trafiksäkerhetssynpunkt är att reducera förmånsvärdet, eller malus, för trafiksäkerhetssystem som exempelvis automatisk kollisionsbroms, fotgängarskydd och adaptiv farthållare. Regeringen konstaterar att en större översyn av bilförmånsvärderingen som ESV efterfrågar faller utanför ramen för detta lagstiftningsprojekt. Vad som framförs av *Motormännens Riksförbund* och *Volkswagen Group Sverige* om ändringar av bilförmånsvärderingen till följd av trafiksäkerhetshöjande extrautrustning omfattas inte heller av detta lagstiftningsprojekt.

#### *Bilens faktiska fordonsskatt bryts ut*

Förslaget att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen och låta den tillkomma som ytterligare en post vid förmånsberäkningen var i promemorian utformat så att den tillkommande posten fordonsskatt skulle avse den skatt som fastställs för respektive bilmodell. Hänvisning gjordes till 61 kap. 6 § IL där det anges att med bilmodell avses bilar av samma märke, variant och tillverkningsår. *Skatteverket* har emellertid

invänt mot förslaget att *bilmodellens* fordonsskatt ska användas vid beräkningen av förmånsvärdet och framför att det inte är genomförbart. Skatteverket anför bl.a. följande. Det är Transportstyrelsen som fastställer fordonsskatten, vilket görs utan någon fastställd uppdelning på olika bilmodeller. Fordonsskatten fastställs för varje enskild bil och först när den registreras. Skatteverket hanterar i arbetet med nybilsprislistorna över 5 000 olika varianter av bilmodeller och bilar med samma modellbeteckning kan få skilda fordonsskatter beroende på variationer i prestanda, extrautrustning, vikt och längd. Det är enligt Skatteverket inte möjligt att knyta en fordonsskatt av visst belopp till respektive bilmodell. Skatteverket anser att ett alternativ kan vara att den fastställda fordonsskatten för den enskilda bilen ska ingå som en delpost vid förmånsberäkningen.

En grundläggande förutsättning för förslaget att bryta ut fordonsskatten ur bilförmånschablonen är att det är praktiskt genomförbart för Skatteverket. Mot bakgrund av de svårigheter som Skatteverket beskriver med att knyta en viss fordonsskatt av visst belopp till respektive bilmodell gör regeringen bedömningen att med fordonsskatt ska avses den enskilda bilens faktiska fordonsskatt. Genom att använda sig av den faktiska fordonsskatten blir förmånsvärderingen även något mer träffsäker.

I vägtrafikskattelagen anges bl.a. vilka som är skattskyldiga till fordonsskatt och hur fordonsskatten beräknas. Vid beräkning av förmånsvärdet för de bilar som omfattas av förslaget bör det med fordonsskatt avses detsamma som i vägtrafikskattelagen. Skattskyldig till fordonsskatt är ägaren av fordonet (2 kap. 4 § VSL).

#### *Förhöjd fordonsskatt under bilens första tre år*

Justeringarna i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet är en följd av det föreslagna bonus–malus-systemet. Med hänsyn till att bilens faktiska fordonsskatt föreslås användas vid förmånsberäkningen kommer de bilar som får en förhöjd fordonsskatt till följd av bonus–malus-systemet få ett högre förmånsvärde under de tre första åren som fordonet är i trafik. *Energigas Sverige* anser att den förhöjda skatten bör förlängas till minst fem år vid förmånsberäkningen för att få genomslag på förmånsbilar som används längre än tre år. *Power Circle AB* föreslår att förmånsvärdet behålls på den nivå som gällde för bilen när den registrerades i fråga om fordonsskatt. Enligt regeringens mening bör dock utgångspunkten alltså vara att förmånsvärdet ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil. Det saknas därför skäl att t.ex. låta förmånsvärdet under en viss tid efter att tre år har gått behållas på en högre nivå än den faktiska fordonsskatten för bilen.

#### *Alla förmånsbilar omfattas av förslaget*

Några remissinstanser gör gällande att vissa företagare drabbas särskilt hårt av förslaget. *Företagarna* anför att valet av bil för en småföretagare och dennas anställda i huvudsak styrs och även i framtiden måste styras av verksamhetens behov. I de fall verksamheten kräver bil av viss storlek eller tjänstevikt kan förslaget innebära ökade kostnader för företaget i form av ökade arbetsgivaravgifter på förmånsvärdet. Det medför



samtidigt ökad skattekostnad för den som har förmånen. *MRF* konstaterar att en särskild grupp som kommer drabbas mycket hårt av förslaget är egenföretagare med transportbil som kör mer 100 mil privat per år. *Maskinentreprenörerna* anför att förslaget slår mot fordonsförare som inte har fullt inflytande över val av bil där företags tjänstebilspolicy föreskriver en viss storlek av bil, bl.a. ur säkerhets- och arbetsmiljöperspektiv. *Regelrådet* anser att de små företagen som har tjänstebil som även används privat träffas särskilt hårt av förslaget. Det finns enligt *Regelrådet* en uppenbar risk att befintliga transportfordon används längre än vad som kan anses som miljömässigt bra eller att äldre bilar importerats för att undkomma skatten. *Kungliga Automobil klubben (KAK)* anser att det är effektiviteten, och inte storleken, på bilen som ska premieras. Som ovan anges är utgångspunkten att förmånsvärdet ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil. Utbrytningen av fordonskatten ur bilförmånschablonen är en följd av det föreslagna bonusmalus-systemet och variationen av fordonskatten bör avspeglas i förmånsvärderingen. Regeringen anser att förslaget bör omfatta alla förmånsbilar, oavsett bilmodell och i vilken typ av verksamhet som bilen används. Det finns även en möjlighet till justering av bilförmånsvärdet, bl.a. när bilen har karaktär av arbetsredskap och detta begränsar det privata nyttjandet (se 61 kap. 19 § IL).

*Svenskt Näringsliv* och *Maskinentreprenörerna* menar att förslaget, liksom förslaget rörande trängselskatt och infrastrukturavgift (se avsnitt 7), innebär en form av dubbelbeskattning då skatt och arbetsgivaravgifter kommer att utgå på betalda skatter. Då förslaget rör förmåner som avser privat konsumtion, som om de inte ges som förmåner vanligen betalas med beskattade medel, ser regeringen inte detta som ett problem med förslaget.

#### *Nedsättning av fordonskatt i vissa kommuner*

För personbilar klass I som hör hemma i vissa kommuner ska fordonskatt tas ut endast till den del fordonskatten för ett skatteår överstiger 384 kronor (2 kap. 11 § VSL). En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt vägtrafikregistret när skattskyldigheten avgörs enligt 5 kap. 2 § VSL. Det är den som är registrerad ägare av fordonet i vägtrafikregistret som är skattskyldig (2 kap. 4 § VSL).

I promemorian föreslogs att det inte ska vara den faktiska fordonskatten för förmånsbilen som ska inräknas i värdet av bilförmån, utan den fordonskatt som fastställs för respektive bilmodell. Med anledning av detta gjordes bedömningen att den regionala nedsättningen av fordonskatt inte skulle beaktas vid beräkning av förmånsvärdet. Detta motiverades bl.a. med att om nedsättningen av fordonskatten skulle beaktas skulle det kräva en individuell beräkning av bilförmånsvärdet, vilket är i strid med systemet för schablonmässig beskattning. *Tillväxtverket* stödjer förslaget men ser en risk för att det leder till en försämrad konkurrenskraft för företag i vissa glesbygdsområden relativt företag i och kring större städer.

Som ovan anges föreslår regeringen att det är den enskilda bilens faktiska skatt, och inte bilmodellens skatt, som ska ingå vid beräkning av

bilförmånsvärdet. Med anledning av detta anser regeringen att även den regionala nedsättningen av fordonsskatt bör beaktas vid beräkningen av förmånsvärdet.

#### *Särskilt om ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Enligt regeringens mening bör de nu föreslagna ändringarna i reglerna om beräkning av bilförmån gälla förmånsbilar som omfattas av det nya bonus–malus-systemet. I promemorian Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon föreslogs att bonus–malus-systemet ska gälla bilar av fordonsår 2018 eller senare som ”registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare”. Vid remittering av promemorian har dock Transportstyrelsen fört fram synpunkter på att det råder en viss osäkerhet kring vad begreppet ”registreras i vägtrafikregistret” innebär. I lagrådsremissen Ett nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon föreslås därför att med nya lätta fordon bör förstås sådana fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Regeringen anser att reglerna om att bryta ut bilens fordonsskatt ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsschablonen ska gälla samma bilar som omfattas av det nya bonus–malus-systemet. Förslaget i denna lagrådsremiss bör därför justeras på motsvarande sätt som beskrivits ovan avseende bonus–malus.

Transportstyrelsen har också framfört att termen fordonsår bör användas i stället för tillverkningsår vid beräkningen av bilförmånsvärdet. Regeringen delar inte denna uppfattning. Tillverkningsår används i definitionen av bilmodell i 61 kap. 6 § första stycket IL och Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för personbilar utgår från tillverkningsår (se Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för bilar med tillverkningsår 2017 vid värdering av bilförmån, SKVFS 2016:22).

I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2018. *Skatteverket* anser att införandet av förslaget bör senareläggas till den 1 januari 2019 för att undvika skilda värderingsregler under samma beskattningsår och för att ge arbetsgivare, programvaruföretag och myndigheter mer tid för att anpassa sina rutiner och system. Regeringen har förståelse för Skatteverkets invändning, men anser att ändringarna bör träda i kraft vid samma tidpunkt som bonus–malus-systemets ikraftträdande.

Volvo Cars anser att förslaget tidigast bör träda i kraft den 1 januari 2019 eftersom förslaget innebär förändringar i administrationen av förmånsbilar och förändringar av privatekonomiska förhållanden för enskilda individer som till stor del har förbundit sig för specifik förmånsbil i vanligen 36 månader. Förslaget att fordonsskatten ska brytas ur prisbasbeloppsdelen och tillkomma som ytterligare en post vid beräkningen av bilförmånsvärdet ska gälla bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången efter den 1 juli 2018. Förslaget påverkar således inte de förmånstagare som redan har förbundit sig till en förmånsbil. Däremot påverkas dessa förmånstagare av förslaget att förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet (se avsnitt 7).

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att det införs en övergångsbestämmelse som innebär att fordonsskatt inte ska tillkomma vid beräkning av värdet av bilförmån i 61 kap. 5 § första stycket IL för bilar av tillverkningsår 2018 som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången senast den 1 juli 2018. För dessa bilar ingår fordonsskatten i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet och prisbasbeloppsdelen ska därför vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp.

Vid underhandskontakt med Skatteverket har det framkommit att det finns risk för att vissa fordon som är registrerade utomlands faller utanför den föreslagna bestämmelsens tillämpningsområde och inte heller omfattas av den föreslagna övergångsbestämmelsen. Ett exempel på en sådan situation är när en förmånsbil av tillverkningsår 2019 eller senare körs i Sverige under t.ex. åtta månader utan att bli fordonsskattepliktig här. I 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister regleras fordonsregistreringsplikt. I princip ska alla fordon som brukas i Sverige vara registrerade här. Det finns dock undantag från registreringsplikten, t.ex. för fordon som används i internationell vägtrafik i Sverige. Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands, fordonet inte är registrerat i Sverige, och fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här (14 § lagen om vägtrafikregister). För att undvika oklarheter kring vad som gäller för förmånsbilar som är registrerade utomlands men som tillfälligt brukas i Sverige anser regeringen att det bör införas en övergångsbestämmelse med innebörd att fordonsskatt inte ska brytas ut ur bilförmånsschablonen. För bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt samma lag bör således gälla att fordonsskatt inte ska tillkomma som en egen post vid beräkning av värdet av bilförmån i 61 kap. 5 § första stycket. För dessa bilar ingår fordonsskatten i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet och prisbasbeloppsdelen ska därför vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp.

Förslaget att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet bör således gälla bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 61 kap. 5 § IL.

### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Bestämmelserna i 61 kap. 5 § i den nya lydelsen tillämpas första gången för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Bestämmelserna i 61 kap. 5 § i den äldre lydelsen ska fortfarande tillämpas för bilar av tillverkningsår 2018 eller tidigare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången före den 1 juli 2018, och bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

### 6.3 Särskilt om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar om fordonsskatten bryts ut

**Regeringens förslag:** Vid beräkning av värdet av bilförmån för vissa miljöanpassade bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare ska nybilspriset sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslogs att ändringen skulle gälla för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som har registrerats i vägtrafikregistret efter den 1 juli 2018.

**Remissinstanserna:** Endast ett fåtal remissinstanser har yttrat sig särskilt över förslaget. *Energigas Sverige* tillstyrker förslaget. *Gröna bilister* anser att beräkning av förmånsgrundande nybilspris för miljöbilar ska baseras på nybilspris för jämförbar bil likt dagens förmånsberäkning. Definitionen miljöbil ska dock endast användas för rena elbilar, laddhybrider och gasbilar. Även *Elbil Sverige* anser att nypris för jämförbar bil ska användas vid beräkning av förmånsgrundande nybilspris för miljöbil likt dagens förmånsberäkning. Enligt *Elbil Sverige* ska dock nypris inklusive extrautrustning som inte ingår i beräkningen av nypriset justeras med ett avdrag som motsvarar den bonus som erhålls i kommande bonus–malus-system.

**Skälen för regeringens förslag:** Reglerna om permanent nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar innebär att förmånsvärdet för en sådan bil – dvs. som är helt eller delvis utrustad med teknik för drift med elektricitet eller med mer miljöanpassade drivmedel än bensin eller dieselolja och som därför har ett nybilspris som är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik – ska sättas ned till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen (61 kap. 8 a § IL). Nedsättningen enligt nuvarande bestämmelser ska således göras till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Eftersom fordonsskatten i dag ingår i bilförmånsschablonen sker jämförelsen utan beaktande av den faktiska fordonsskatten.

Förslaget i denna lagrådsremiss om att fordonsskatten inte längre ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet utan tillkomma som ytterligare en post i bilförmånsschablonen innebär att förmånsvärdet för den jämförbara bilen kommer att variera med fordonsskatten. Om nuvarande regler om nedsättning av förmånsvärdet lämnas oförändrade kommer miljöbilars förmånsvärde således att påverkas av den jämförbara bilens fordonsskatt. Detta bedöms inte vara lämpligt. Bestämmelserna om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar bör därför ändras så att nedsättningen av förmånsvärdet i stället sker med utgångspunkt i bilarnas nybilspris. Det föreslås mot denna bakgrund att vid beräkning av värdet av bilförmån för vissa miljöanpassade bilar ska nybilspriset sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil.

Av samma anledning bör bestämmelsen som reglerar den tidsbegränsade nedsättningen justeras. Om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol ska förmånsvärdet enligt gällande regler tas upp till 60 procent av förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Nedsättningen som följer av detta får dock uppgå till maximalt 10 000 kronor per år (61 kap. 8 a § andra och tredje stycket IL). I stället för att knyta nedsättningen av förmånsvärdet till den jämförbara bilens förmånsvärde, bör det anges att förmånsvärdet för miljöbilen ska sättas ned med 40 procent (dock högst 10 000 kronor). Storleken på justeringen av förmånsvärdet ändras emellertid inte jämfört med gällande regler.

*2030-sekretariatet* anser att förslaget om att nedsättningen av förmånsvärdet i stället sker med utgångspunkt i bilarnas nybilspris i grunden är klokt, eftersom höjd malus-beskattning på jämförelsebilen annars skulle ge höjt förmånsvärde på elbilen. Enligt *2030-sekretariatet* finns det dock inte ett och samma ”nybilspris” utan många har skilda prislistor för privat- och företagskunder samt kampanjpris och lockpriser. De anser att detta kan komma att utnyttjas för att få sänkt förmånsvärde. Med bilens nybilspris avses det pris som bilen hade när den som ny introducerades på den svenska marknaden (61 kap. 6 § IL). Nybilspriset fastställs av Skatteverket och redovisas i s.k. billistor, som publiceras i föreskrifter om nybilspriser för personbilar.

*Power Circle AB* anser att det är rimligt att nybilspriset för bilar med teknik för eldrift sätts ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil men anser att närmast jämförbara bil bör utgå ifrån den konventionella modellen med bäst miljöprestanda snarare än jämförelser av exempelvis prestanda i form av motoreffekt eller acceleration. *Gröna bilister* anser att beräkning av förmånsgrundande nybilspris för miljöbilar ska baseras på nybilspris för jämförbar bil likt dagens förmånsberäkning men att definitionen miljöbil endast ska användas för rena elbilar, laddhybrider och gasbilar. Regeringen konstaterar att vad som framförs i denna del faller utanför ramen för detta lagstiftningsärende.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 61 kap. 8 a § IL.

### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Ändringarna i bestämmelserna om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöbilar föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Eftersom ändringen är en direkt följd av förslaget i denna lagrådsremiss om att bryta ut fordonsskatten ur den s.k. bilförmånsschablonen bör ändringen på samma sätt som redogjorts för ovan gälla för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Förslaget föranleder ändringar i övergångsbestämmelserna till SFS 2001:1175.

## 7 Förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgifter

**Regeringens förslag:** Förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift ska inte ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet. Den anställde ska anses ha fått förmånen först månaden efter den då förmånen kommit den anställde till del.

De nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2018 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2017.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av de remissinstanser som har yttrat sig tillstyrker eller har inget att invända mot förslaget, däribland *Skatteverket*, *ESV*, *Stockholms kommun* och *Naturvårdsverket*. *Svensk Kollektivtrafik* anser att förslaget är ett steg i rätt riktning för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka framkomligheten på vägnätet samt minska utsläppen av koldioxid och andra luftföroreningar. *Trafikverket* anför att det har varit en brist i nuvarande system att förmånstagare inte har haft incitament att minska sin bilanvändning på motsvarande sätt som privatpersoner som själva får betala sin trängselskatt.

*Svenskt Näringsliv* avstyrker förslaget. *MRF* anser att tjänstebilsbeskattningen bör vara schablonberäknad och att skatter kopplade till fordonet liksom i dag bör ingå i bilförmånsschablonen.

*Gröna bilister* anser att trängselskatt och vägavgifter ska ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet för rena elbilar, laddhybrider och gasbilar medan *Elbil Sverige* tycker att sådana skatter eller avgifter fortsättningsvis ska ingå i schablonen endast för rena elbilar.

Några remissinstanser, bl.a. *Skatteverket*, *Bil Sweden* och *Svenskt Näringsliv*, gör bedömningen att förslaget leder till en ökad administrativ börda för företagen. *Skatteverket* betonar att den administrativa bördan kommer att öka vid beräkningen av förmånsvärdet och att motsvarande kontrollproblem uppkommer för *Skatteverket*. Den tekniska utvecklingen av elektroniska körjournaler kan dock antas komma att erbjuda administrativt enklare alternativ för hanteringen. Av administrativa skäl tillstyrker *Skatteverket* den föreslagna modellen för beräkning av förmånsvärdet som innebär att tjänsteresorna först avräknas innan förmånsvärdet för de privata resorna beräknas. *Tillväxtverket* ser en risk att företag som i nuläget väljer att betala dessa skatter och avgifter åt förmånstagaren kan påverkas särskilt negativt.

*ESV* och *Naturvårdsverket* anser att regeringen bör se över hur förmån av fri parkering beskattas.

**Skälen för regeringens förslag:** Förmån av fri eller delvis fri bil beräknas på ett visst schabloniserat sätt och exklusive drivmedel. Utgångspunkten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil, dvs. i princip motsvara marknadsvärdet. Förmån av betald trängselskatt ingår i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet (jfr RÅ 2008 ref. 60). Om en arbetsgivare betalar den anställdes utgifter för trängselskatt avseende privata resor med förmånsbil anses

dessa utgifter således ingå i bilförmånsvärdet. Om förmånstagaren lämnar ersättning för bilförmånen, t.ex. i fråga om trängselskatt, beräknas bilförmånen minskat med vad förmånstagaren har betalat till sin arbetsgivare. Även infrastrukturavgift, dvs. en avgift som tas ut för att finansiera bygget av en ny bro, väg eller tunnel och som för närvarande tas ut vid passage över bron över Motalaviken och Sundsvallsbron, som betalas av bilens ägare på motsvarande sätt som trängselskatt anses ingå i bilförmånsvärdet. Kostnader för vägavgift och andra broavgifter än infrastrukturavgifter anses dock inte ingå i förmånsvärdet (prop. 1996/97:19 s. 70).

I och med att trängselskatter för privata resor ingår i förmånsvärdet är de privatekonomiska incitamenten att ta hänsyn till vid passage genom en betalstation svaga för förmånstagaren. För att öka incitamenten för förmånstagare att begränsa sin privata körning anser regeringen att betald trängselskatt och infrastrukturavgift bör exkluderas från det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. Detta ligger även i linje med syftet med trängselskatt, dvs. att förbättra framkomligheten och miljön i de områden som omfattas av den. Principen att förmån av fri bil ska värderas till marknadsvärdet har sin grund i synsättet att olika typer av arbetsersättning ska bli föremål för en enhetlig och neutral beskattning (prop. 1996/97:19 s. 55). Förslaget att förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet är således även motiverat av neutralitetsskäl. Regeringen anser även att det saknas anledning att särbehandla förmån av betald trängselskatt i förhållande till förmån av betald väg-, bro- och färjeavgift. På samma sätt bör även betald infrastrukturavgift exkluderas från det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. Regeringen anser, till skillnad från *Motormännens Riksförbund*, att det inte finns skäl att ändra prisbasbeloppsdelen till följd av förslaget. Införandet av trängselskatten eller infrastrukturavgifter har inte föranlett någon ändring av reglerna om bilförmån.

Utgångspunkten är att förmånsvärdet ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil. Att endast bryta ut trängselskatt och infrastrukturavgifter för vissa icke miljöanpassade bilar som *Gröna bilister* och *Elbil Sverige* föreslår skulle innebära ett avsteg från denna princip. Förslaget bör därför omfatta alla typer av förmånsbilar.

### *Värdering av förmånen*

Om det i bilförmånen ingår förmån av väg-, bro- och färjeavgifter eller trängselskatt för förmånsbilen, bör denna förmån beräknas till marknadsvärdet (61 kap. 2 § IL). Om en arbetsgivare betalar den anställdes utgifter för trängselskatt eller infrastrukturavgift avseende privata resor med förmånsbil uppkommer en skattepliktig förmån för den anställde med motsvarande belopp. En skattskyldig som uppfyller förutsättningarna för att få göra avdrag för resor till och från arbetet får dra av utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter och trängselskatt (12 kap. 27 § IL). Rätten till avdrag för utgifter för arbetsresor är begränsad på så sätt att avdrag endast får göras till den del utgifterna sammanlagt överstiger 11 000 kronor (12 kap. 2 § IL). *Naturvårdsveket* anser att den som har bilförmån även ska beskattas separat för eventuell förmån av fri

parkering i stället för att den som i dag ingår i bilförmånen. Regeringen konstaterar att förmån av fri parkeringsplats för förmånsbil vid arbetsplatsen inte ingår i det schablonmässigt beräknade värdet av bilförmån. Att, såsom *ESV* föreslår, beräkna förmån av fri parkering till marknadsvärdet på motsvarande sätt som trängselskatt och infrastrukturavgift omfattas inte av detta lagstiftningsprojekt och behandlas därför inte vidare i denna lagrådsremiss.

#### *Beräkning av kostnaden för trängselskatt vid tjänsteresor, arbetsresor och privata resor*

Nivån på uttag av trängselskatt varierar beroende på tidpunkten för passagen och det maximala beloppet per dygn och fordon (60 kronor i Göteborg och 105 kronor i Stockholm). Med hänsyn till detta kan det uppkomma frågor hur förmånen ska beräknas om en förmånstagare under samma dygn gjort tjänsteresor, arbetsresor och privata resor med förmånsbilen så att det maximala beloppet för trängselskatt nås. Beräkningen av trängselskatten är komplex eftersom trängselskatt tas ut med olika belopp beroende på vilken tid passagen sker och vilken betalstation som passeras. Av administrativa skäl anser regeringen att kostnaden för trängselskatt bör fördelas på följande sätt. I första hand ska kostnaden för trängselskatten anses hänförlig till de tjänsteresor som har företagits, i andra hand anses kostnaden hänförlig till arbetsresor och i tredje hand andra privata resor.

#### *Beskattningstidpunkt*

Skattskyldig för trängselskatt är den som vid skattskyldighetens inträde är registrerad ägare till bilen enligt vägtrafikregistret. Skattskyldighet för trängselskatt inträder när ett skattepliktigt fordon passerar en betalstation (8 och 9 §§ lagen [2004:629] om trängselskatt). Beskattningsbeslut ska fattas för varje bil, för vilken skattskyldighet enligt 9 § har inträtt. Varje beslut ska avse en kalendermånad och beskattningsbeslut ska fattas senast den 20 i kalendermånaden efter den månad som beslutet avser (11 § lagen om trängselskatt). Bestämmelserna om infrastrukturavgifter överensstämmer i stora delar med bestämmelserna om trängselskatt (se 5 och 7–9 §§ förordningen [2014:1564] om infrastrukturavgifter på väg).

Huvudregeln är att beskattning av en förmån ska ske när den åtnjuts. Förmån av drivmedel anses dock åtnjuten först månaden efter det att drivmedlet kommit den skattskyldige till del (10 kap. 10 § IL). Vid införandet av bestämmelsen konstaterade regeringen att förmån av fritt eller delvis fritt drivmedel normalt bör anses åtnjuten när tankning har skett eller i vart fall senast när drivmedelet har förbrukats. För att arbetsgivare ska kunna göra en riktig värdering av förmånen och eftersom drivmedelförmånens storlek ofta varierar från månad till månad måste det finnas uppgifter om den privata körsträckans längd, drivmedelsförbrukningen och drivmedelspriset. Regeringen anförde att olika slag av förmåner så långt som möjligt bör inordnas i det nuvarande systemet utan särlösningar. Regeringen fann dock att förmån av drivmedel skiljer sig något från de flesta andra förmåner dels genom att den åtnjuts löpande och med varierande storlek, vilket kräver en viss eftersläpande administration, dels genom att det kan röra sig om stora



värden. Sammantaget ansåg regeringen att detta motiverade en senare beskattningstidpunkt avseende förmån av fritt drivmedel (prop. 1996/97:173 s. 44–45).

Regeringen anser att samma praktiska problem kan uppkomma för arbetsgivare som ska hantera förmån av betald trängselskatt när denna bryts ut ur schablonen. Arbetsgivare kan behöva viss tid för att t.ex. stämma av vilka passager som avser privata resor respektive tjänsteresor och för att kunna beräkna förmånsvärdet till arbetsgivardeklarationen. Regeringen anser därför att vad som gäller för förmån av drivmedel även bör gälla för förmån av trängselskatt. Den anställde bör således anses ha fått förmånen först månaden efter det att förmånen kommit den anställde till del. Motsvarade bör även gälla för förmån av betald infrastrukturavgift.

Arbetsgivaren ska redovisa den anställdes bilförmån i en kontrolluppgift (15 kap. 9 § skatteförfarandelagen [2011:1244]). Ändringen får till följd att värdet av förmån i form av betald trängselskatt eller infrastrukturavgift ska anges i kontrolluppgiften.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 10 kap. 10 § IL och att en ny paragraf, 61 kap. 5 a § IL, införs.

### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2017.

## 8 Konsekvensanalys

### *Offentligfinansiella effekter*

Offentliga sektorns intäkter bedöms öka med 84 miljoner kronor 2018 till följd av förslagen. Av detta avser halva beloppet ökade kommunala skatteintäkter. Effekten förväntas öka något över tiden och bedöms uppgå till 89 miljoner kronor 2021. Förslaget om utbruten trängselskatt ur bilförmånsberäkningen står på kort sikt för den största delen av inkomstökningen.

Av de totala trängselskatteintäkterna 2016 på drygt 2,5 miljarder kronor kan uppskattningsvis 230 miljoner kronor knytas till passager med förmånsbilar. Om två tredjedelar av passagera med förmånsbilar består av privata resor skulle 153 miljoner kronor per år kunna knytas till privata resor med förmånsbilar. Om hela denna summa skulle komma att redovisas som skattepliktiga förmåner, skulle inkomstskatter och arbetsgivaravgifter öka med 128 miljoner kronor. De ökade privata kostnaderna som utbrytningen av trängselskatten innebär kan emellertid antas påverka körbeteendet. Genom att passera vid andra tidpunkter eller inte alls kan förmånstagaren påverka trängselskatten och därmed förmånsvärdet. Om körbeteendet antas påverkas i den mån att trängselskatteintäkterna som kan knytas till privata resor med förmånsbil minskar med

10 procent uppgår den offentligfinansiella bruttoeffekten till 115 miljoner kronor i ökade inkomstskatter och arbetsgivaravgifter.

Förutom förändrat körbeteende kan det antas att förmånsgivare och förmånstagare över tiden anpassar sig så att ökningen av de skattepliktiga förmånerna delvis motverkas av att andra förmåner och ersättningar minskas (t.ex. i form av förmånsbilar med något lägre förmånsvärde). På sikt antas denna anpassning innebära att hälften av ökningen av skattepliktiga förmåner kompenseras med minskning av andra förmåner eller ersättningsformer. Ökade arbetsgivaravgifter minskar företagets vinster varvid bolagskatteintäkterna kan förväntas minska något. Sammantaget med minskningen av trängselskatteintäkterna ger detta en offentligfinansiell nettoeffekt på 77 miljoner kronor 2018 och 38 miljoner kronor 2021 (se Tabell 8.1).

Den offentligfinansiella effekten av att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen uppskattas till mindre än 10 miljoner kronor på kort sikt, både *brutto* och *netto* (se Tabell 8.1). Nettoeffekten beräknas tillta något över tiden och uppskattas till drygt 50 miljoner kronor 2021. Beräkningen är behäftad med stor osäkerhet och beror på flera förenklade beräkningsantaganden.

Förslaget om ändrad förmånsberäkning skulle bara påverka bilar med tillverkningsår 2018 eller senare och som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången efter den 1 juli 2018. Givet att ungefär en fjärdedel av förmånsbilarna byts ut varje år, skulle det dröja till 2022 innan de flesta förmånsbilar påverkas av förslaget.

Fordonsskatten för den genomsnittliga förmånsbilen uppskattas för närvarande vara ca 1 700 kronor per år. Med förslaget i lagrådsremissen Ett nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon bedöms den genomsnittliga fordonsskatten för nyregistrerade förmånsbilar bli 4 700 kronor, givet nuvarande sammansättning av förmånsbilparken vad gäller koldioxidutsläpp och bränsletyp. Att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen skulle, allt annat lika, innebära att det genomsnittliga förmånsvärdet för nyregistrerade förmånsbilar ökar med storleken på den genomsnittliga fordonsskatten. Den föreslagna minskningen av prisbasbeloppsdelen, från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp (ca 1 200 kronor), motverkar delvis denna ökning. Ökningen av förmånsvärdet för den genomsnittliga förmånsbilen skulle därmed bli 3 500 kronor.

Med oförändrat beteende i valet av förmånsbil, och med en förmånsbilpark på ca 250 000 fordon, skulle de totala förmånsvärdena över tiden öka med 875 miljoner kronor till följd av förslaget. Eftersom bonus–malus-systemet syftar till att påverka konsumenters bilval, är det rimligt att anta att även valet av förmånsbil påverkas. I beräkningen av den offentligfinansiella effekten antas hälften av bilförmånstagarna välja bil så att förmånsvärdet blir detsamma som bilen man hade innan. Trettio procent av bilförmånstagarna antas välja liknande bil även efter regeländringen. Resterande 20 procent antas välja miljöbil (med miljöbil avses här bilar som är berättigade till den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet, det vill säga elbilar, laddhybridbilar och gasbilar). För de 50 procent som antas välja förmånsbil så att deras förmånsvärde inte ökar efter regeländringen sker ingen aggregerad ökning av förmåns-

värdena. Det innebär att 50 procent av ovanstående ökning på 875 miljoner kronor (vid oförändrat valbeteende) kan räknas bort.

Ungefär 10 procent av förmånsbilarna utgjordes av miljöbilar 2015. Om denna andel fördubblas till 20 procent innebär det att uppskattningsvis 360 miljoner av de ökade förmånsvärdena vid oförändrat valbeteende uteblir. Givet dessa antagna beteendeanpassningar skulle de totala bilförmånsvärdena öka i begränsad omfattning, 75 miljoner kronor i stället för 875 miljoner kronor, till följd av förslaget. Av detta följer att effekten av förslaget på offentlig sektors intäkter beräknas vara begränsad. Första året uppskattas nettoeffekten till endast 7 miljoner kronor, eftersom få förmånsbilar då kommer att beröras av bonus–malus-systemet. I takt med att förmånsbilflottan byts ut och andelen fordon som berörs av bonus–malus-systemet därmed ökar, stiger den offentlig-finansiella nettoeffekten successivt till ca 50 miljoner kronor 2021.

**Tabell 8.1 Offentligfinansiella effekter 2018–2021**

Miljoner kronor

	<b>Brutto- effekt 2018</b>	<b>Netto- effekt 2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Varaktig effekt</b>
Utbrytning av trängsel- skatt och infrastruktur- avgift	115	77	64	51	38	39
Utbrytning av fordons- skatt	8	7	22	37	51	57
<b>Summa, offentlig- finansiell effekt</b>	<b>123</b>	<b>84</b>	<b>86</b>	<b>88</b>	<b>89</b>	<b>96</b>

#### *Effekter för enskilda*

Antalet personer med bilförmån har ökat de senaste åren och 2015 hade ca 250 000 personer bilförmån. Alla personer som har bilförmån påverkas av förslaget om att bryta ut trängselskatt och infrastrukturavgift från schablonvärderingen om de genomför privata resor som genererar trängselskatt eller infrastrukturavgift. För dessa personer kommer värdet av erhållna förmåner att öka. Merparten av dessa personer torde bo i eller omkring Stockholm och Göteborg. I Stockholms län fanns drygt 74 000 personer med bilförmån 2015. Motsvarande antal i Stor-Göteborg var drygt 36 000 personer.

Enligt gällande regler ingår trängselskatt och infrastrukturavgift i bilförmånsvärdet och i det fall där förmånstagaren betalar förmånsgivaren för privata resor minskas bilförmånsvärdet med det belopp som den personen betalt med sin nettolön. Utbrytningen av trängselskatt och infrastrukturavgift från schablonvärderingen medför att en sådan nedsättning inte görs varvid bilförmånsvärdet ökar jämfört med gällande regler. För de personer vars förmånsgivare inte tar betalt för privata resor kommer en ny beskattningsbar förmån att uppstå.

Hur mycket förmånerna ökar i värde beror på hur mycket trängselskatt och infrastrukturavgift som avser privata resor. Det ökade förmånsvärdet leder till högre beskattningsbara förvärvsinkomster som i sin tur ökar förmånstagarens inkomstskatt. Det ökade skatteuttaget minskar på så sätt förmånstagarens kontanta lön efter skatt.

Nivån på uttag av trängselskatt skiljer sig mellan Göteborg och Stockholm och varierar beroende på tidpunkten för resan. Det maximala beloppet per dygn och fordon är 60 kronor i Göteborg och 105 kronor i Stockholm. För en resa med två passager till och från Stockholms innerstad vid tidpunkten för den högsta trängselskatten blir förmånsvärdet 70 kronor (2 x 35 kronor). Detta innebär en inkomstskatteökning med 21 kronor vid en marginals katt på 30 procent och 35 kronor vid en marginals katt på 50 procent. En passage på Essingeleden vid tidpunkten för den högsta trängselskatten medför ett förmånsvärde på 30 kronor och ökad inkomstskatt med 9 kronor respektive 15 kronor vid 30 procent respektive 50 procent marginals katt. En resa i Göteborg som genererar två beskattade passager vid högsta trängselskatt ger ett förmånsvärde på 44 kronor (2 x 22 kronor). Detta medför en skattehöjning på 13,20 kronor vid 30 procents marginals katt och 22 kronor vid 50 procents marginals katt. Det maximala förmånsvärdet per år för trängselskatt, baserat på 240 resdagar per år, uppgår till 14 400 kronor i Göteborg. Detta ger ökad inkomstskatt med 4 320 kronor vid 30 procents marginals katt och 7 200 kronor vid 50 procents marginals katt. Motsvarande belopp för Stockholm är 25 200 kronor i maximal trängselskatt och 7 560 kronor respektive 12 600 kronor i ökad inkomstskatt.

När det gäller utbrytningen av infrastrukturavgiften tas sådan avgift för närvarande ut för passage över Motala- och Sundsvallsbron med 5 respektive 9 kronor per passage med personbil eller lätt lastbil oavsett när passagen sker. Jämfört med gällande regler innebär förslaget i denna del att förmånsvärdet ökar med 5 eller 9 kronor per passage som avser privat resa beroende på vilken bro som passeras. Vid en marginals katt på 30 procent medför detta ökad inkomstskatt med 1,50 kronor respektive 2,70 kronor per passage. Vid 50 procents marginals katt är inkomstskatteökningen 2,50 kronor respektive 4,50 kronor per passage.

Utbrytningen av fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen påverkar endast förmånsvärdet för bilar med tillverkningsår 2018 eller senare och som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Således påverkas inte de som har bilförmån baserad på bilar registrerade före denna tidpunkt av denna del av förslaget. Jämfört med gällande regler kommer förmånsvärdet att öka för bilar som kommer att ha en fordonsskatt över 1 200 kronor per år och minska för bilar som kommer att ha en fordonsskatt under 1 200 kronor per år. Detta kommer av att prisbasbeloppsdelen föreslås sänkas med ca 1 200 kronor.

Hur en bils förmånsvärde kommer att påverkas beror på de faktorer som styr fordonsskatten, dvs. koldioxidutsläpp och bränsletyp. I Tabell 8.2 visas hur förslaget påverkar förmånsvärdet för några typbilar. Alla bilar i tabellen har samma nybilspris för beräkningen av förmånsvärdet. För de fyra typbilarna med alternativa drivmedel (elhybridbil, laddhybridbil, elbil och gasbil) som omfattas av den permanenta nedsättningen avser nybilspriset priset efter nedsättning till nybilspriset

för den närmast jämförbara bilen. Med nuvarande regelverk har bensin- och dieselbilarna och elhybridbilen samma förmånsvärde (42 300 kronor per år). Laddhybridbilen, elbilen och gasbilen är berättigade till den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet och har därmed 10 000 kronor lägre förmånsvärde än övriga typbilar (se avsnitt 4.3).

I bonus–malus-systemet kommer bilar, av fordonsår 2018 eller senare och som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare, som har koldioxidutsläpp som överstiger 95 gram att få förhöjd fordonsskatt de tre första åren som de är i trafik. Det betyder att bensin- och dieselbilarna i tabellen i varierande grad kommer att få förhöjd fordonsskatt och därmed få höjt förmånsvärde de första tre åren. Skatten för bensinbilen med 125 gram koldioxidutsläpp kommer att vara knappt 2 700 kronor de första tre åren och ca 1 000 kronor från och med fjärde året i trafik. Givet att prisbasbeloppsdelen i förmånsberäkningen sänks med 1 200 kronor, innebär detta en ökning av förmånsvärdet för denna typbil med 1 400 kronor de tre första åren och en minskning av förmånsvärdet med 200 kronor från och med fjärde året. Bensinbilen med relativt högt koldioxidutsläpp kommer att få en fordonsskatt på omkring 8 800 kronor de tre första åren och ca 2 400 kronor därefter. Effekten på förmånsvärdet av förslaget är därför 7 600 kronor per år de tre första åren och 1 200 kronor per år därefter.

**Tabell 8.2 Förändring i förmånsvärde till följd av utbrytningen av fordonsskatt ur prisbasbeloppsdelen**

Kronor om annat inte anges

Biltyp	CO <sub>2</sub> -utsläpp, gram/km	Nybilpris	FV, gällande regler	Förändring FV per år, år 1-3	Förändring FV per år, år 4-
Bensinbil, låg CO <sub>2</sub>	125	300 000	42 300	1 400	-200
Bensinbil, hög CO <sub>2</sub>	190	300 000	42 300	7 600	1 200
Dieselbil, låg CO <sub>2</sub>	125	300 000	42 300	3 300	1 600
Dieselbil, hög CO <sub>2</sub>	190	300 000	42 300	10 300	3 900
Elhybridbil (bensin)	75	300 000	42 300	-900	-900
Laddhybridbil (bensin)	50	300 000	32 300	-900	-900
Elbil	0	300 000	32 300	-900	-900
Gasbil	90	300 000	32 300	-900	-900

Anm.: CO<sub>2</sub> = koldioxid, FV = förmånsvärde. Beräkningarna är baserade på 2017 års prisbasbelopp, en statslåneränta på 0,5 procent samt de fordonsskatteförslag som återfinns i lagrådsremissen Ett nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon.

Eftersom dieseldrivna bilar kommer att få högre fordonsskatt än bensinbilar med samma koldioxidutsläpp, kommer förmånsvärdet för

dessa påverkas desto mer. För en dieselbil med 190 gram koldioxidutsläpp innebär förslaget ett ökat förmånsvärde med 10 300 kronor per år de första tre åren och med 3 900 kronor per år därefter.

Typbilarna med alternativa drivmedel kommer alla ha en fordonsskatt på 360 kronor per år (givet att deras koldioxidutsläpp inte överstiger 95 gram och den förbränningsmotor som används inte drivs med diesel) och kommer inte att ha någon malus. Givet att prisbasbeloppsdelen minskas med 1 200 kronor innebär förslaget en minskning av förmånsvärdet för dessa typbilar med 900 kronor per år. För hybridbilar vars förbränningsmotor drivs med diesel kommer fordonsskatten att vara högre än 360 kronor per år och bero på koldioxidutsläppen.

Av förmånsbilarna som tillverkades och registrerades 2015 var drygt 80 procent dieseldrivna. Bland nyregistrerade dieseldrivna bilar var koldioxidutsläppen i genomsnitt 132 gram per kilometer. En bilförmånstagare som i dagsläget har en typisk dieselbil och efter 1 juli 2018 väljer en liknande förmånsbil kan förvänta sig ett ökat förmånsvärde med ca 3 900 kronor per år de tre första åren (och ca 1 900 kronor därefter). Med en marginalskatt på 30 procent respektive 50 procent betyder detta 1 170 kronor respektive 1 950 kronor i minskad kontant lön efter skatt per år. Det finns anledning att tro att vissa förmånsgivare och bilförmånstagare kommer att anpassa sina riktlinjer för och val av förmånsbilar för att hålla förmånsvärdet på samma nivå som tidigare. Det kan betyda att man väljer en förmånsbil med lägre nybilspris, lägre koldioxidutsläpp eller en kombination av detta. På så vis skulle en del bilförmånstagare undvika högre förmånsbeskattning.

#### *Effekter för företag och andra förmånsgivare*

Förslagen innebär att företags och andra förmånsgivares kostnader för förmånerna kan komma att öka. Dels till följd av att kostnaden för själva förmånen ökar, dels till följd av att den administrativa kostnaden för förmånerna ökar till följd av ökad administrativ börda. *Regelrådet* efterfrågar en redogörelse för hur de företag som påverkas är fördelade över branscher och företagsstorlekar. Med hjälp av SCB:s STAR-urval kan dessa fördelningar skattas. Baserat på näringsgrensindelning på bokstavnivå enligt SNI 2007 återfanns uppskattningsvis ca 26 procent av förmånstagarna 2015 inom näringsgrenen Handel. Ytterligare ca 17 procent återfanns inom näringsgrenen Tillverkning och ca 15 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. Cirka 31 procent av förmånstagarna var anställda i företag med 250 eller fler anställda.

I den mån förmånsvärden ökar till följd av förslagen innebär det att kostnaderna ökar för förmånsgivarna. Detta då höjda förmånsvärden medför att underlaget för socialavgifter ökar varvid de socialavgifter som ska betalas ökar. Om exempelvis förmånsvärden ökar med 10 000 kronor medför detta att socialavgifterna ökar med 3 142 kronor om det är arbetsgivaravgifter som ska betalas. Socialavgifterna är avdragsgilla och nettokostnadsökningen blir 2 451 kronor.

Förslagen innebär också att den administrativa bördan kan komma att påverkas. För att beräkna förmånsvärdet för en bil kommer antalet uppgifter som behövs öka varvid den administrativa bördan kan förväntas öka något. Om förmångivare även fortsättningsvis kommer att kunna använda Skatteverkets internetbaserade verktyg för att beräkna bilförmånsvärden (den s.k. bilsnuran), kommer utbrytningen av fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen emellertid inte att påverka den administrativa bördan.

För förmångivare som inte tar betalt av förmånstagare för trängselskatt och infrastrukturavgift innebär förslaget, som *Skatteverket*, *Svenskt Näringsliv* och *Bil Sweden* påpekar, att den administrativa bördan ökar för såväl förmångivare som förmånstagare då dessa får en ny förmån att hantera. För förmångivare som tar betalt av förmånstagare för trängselskatt och infrastrukturavgifter innebär förslaget att bilförmånsvärdena inte behöver justeras ned med betald trängselskatt och infrastrukturavgift. I det avseendet kan förslaget minska den administrativa bördan.

Regelrådet efterfrågar en redovisning av förslagets administrativa kostnader för företag. Storleken på dessa kostnader varierar mellan företag beroende på tidsåtgång och kostnad per tidsenhet. Detta varierar i sin tur med vem som utför de administrativa rutinerna och om det finns rutiner för att hantera förmåner. Att uppskatta dessa faktorer är svårt, men Tillväxtverkets databas MALIN, som är en databas för att mäta förändringar i företags administrativa kostnader baserad på den s.k. standardkostnadsmetoden, kan ge viss vägledning. I databasen anges att det tar 7 minuter att beräkna en förmån och 5 minuter att lägga in en annan förmån än bilförmån i lönesystemet. Baserat på dessa tidsangivelser tar det således 12 minuter att hantera en förmån. Om arbetet utförs av en person med 28 800 kronor i månadslön (avser en ekonomiassistent i privat sektor 2014) kan kostnaden beräknas till 48 kronor per tillfälle en förmån måste hanteras (som mest en gång per månad och anställd med förmånen ifråga).

Förslaget kan påverka konkurrensen mellan biltillverkare och företag som säljer bilar i och med att bilförmånsvärdet enligt förslaget kommer att variera med fordonsskatten. Jämfört med gällande regler kommer detta att gynna bilar med låg fordonsskatt och därmed gynna företag med sådana bilar i sitt modellutbud.

*Tillväxtverket* saknar information i den remitterade promemorian om eventuella konsekvenser för konkurrenskraften till följd av förslagen. *Svenskt Näringsliv* och *Maskinentreprenörerna* anför att förslagen innebär kostnadsökningar för företaget som slår mot deras konkurrenskraft. Förslagen innebär visserligen att kostnaderna för företag kan öka och därmed försämra konkurrenskraften. Hur mycket kostnaderna ökar beror dock på hur företagen anpassar sig till de föreslagna reglerna. Tillväxtverket anför att möjligheten för företag att införskaffa och nyttja miljöanpassade fordon skiljer sig geografiskt mot bakgrund av att infrastruktur i form av t.ex. laddstationer inte är fullt utbyggt i hela landet. Detta skulle kunna påverka möjligheterna för företag att anpassa sig och därmed snedvrider konkurrensen mellan regioner. Även om en del miljöanpassade fordon inte förefaller praktiska i vissa lägen på grund av bristfällig infrastruktur finns dock andra miljöanpassade fordon som är

mindre beroende av infrastrukturen, t.ex. laddhybrider. Vidare varierar utsläpp av koldioxid mellan olika fossildrivna fordon varvid viss anpassning torde vara möjlig. Tillväxtverket lyfter också fram att den nedsättning av fordonsskatten som finns i vissa kommuner inte beaktas i promemorians förslag och menar att detta riskerar att leda till försämrad konkurrenskraft för företag i vissa glesbygdsområden. I regeringens förslag där förmånsvärdet baseras på fordonets faktiska skatt kommer den nämnda nedsättningen att ingå i förmånsvärderingen. Den regionala nedsättningen får genomslag om ägaren till bilen har sin adress i en kommun som omfattas av nedsättningen. Nedsättningen får dock inget genomslag i förmånsvärderingen i de fall förmånstagaren bor i en kommun som omfattas av nedsättningen men där företaget som äger bilen har sin adress i en kommun som inte omfattas av nedsättningen. Sammantaget bedömer regeringen att förslaget om att bryta ut fordonsskatten ur bilförmånsschablonen medför begränsade effekter på företags och regioners konkurrenskraft. Förslaget om att bryta ut trängselskatt och infrastrukturavgifter från bilförmånsschablonen påverkar främst företag i och runt Sundsvall, Motala, Stockholm och Göteborg. För företag i dessa områden som har förmånsbilstagare som gör privata resor som genererar skatter och avgifter ökar kostnaderna i den mån ingen anpassning sker. Detta kan försämra dessa företags konkurrenskraft, men i det stora hela bedöms denna effekt som mycket begränsad.

#### *Effekter för den ekonomiska jämlikheten och jämställdheten*

Den ekonomiska jämlikheten och jämställdheten mellan kvinnor och män i stort påverkas på olika sätt av de olika delförslagen. När det gäller förslaget om att trängselskatt och infrastrukturavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade värdet av bilförmån påverkas alla bilförmånstagare som genomför privata resor som genererar trängselskatt eller infrastrukturavgift. För dessa kommer värdet av erhållna förmåner att öka. Detaljerade uppgifter om i vilken utsträckning sådana resor genomförs i olika delar av befolkningen saknas. Däremot visar statistiken att ca 80 procent av de som har bilförmån är män och ca 20 procent är kvinnor. Därför bedöms förslaget innebära en ekonomisk försämring för män i högre grad än för kvinnor. Då personer med bilförmån i genomsnitt har högre förvärvsinkomster än befolkningen i stort bedöms förslaget även medföra att den ekonomiska jämlikheten ökar, men marginellt. Förslaget förväntas visserligen påverka körbeteendena, men i vilken utsträckning så kommer att ske för olika grupper i befolkningen har vi inte möjlighet att bedöma.

Förslaget om att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen påverkar endast bilförmånstagare som har en bil som omfattas av de nya reglerna. Jämfört med gällande regler kommer förmånsvärdet att öka för vissa bilar och minska för andra, beroende på bilens miljöpåverkan (se tabell 8.2). De nya reglernas effekt på enskildas ekonomi beror på hur de kommer att påverka förmånstagarens framtida bilval. Vid oförändrat beteende i valet av förmånsbil kommer de totala förmånsvärdena att öka. Detta skulle leda till ett i genomsnitt högre skatteuttag. Eftersom större delen av bilförmånstagarna utgörs av män,



skulle den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män därmed öka, om än marginellt. Då bilförmånstagare i genomsnitt har högre förvärvsinkomster än befolkningen i stort skulle höjda genomsnittsförmånsvärden även medföra att den ekonomiska jämlikheten i stort ökar något. Samtidigt bedöms förslaget leda till ett förändrat beteende. Någon närmare analys av hur olika grupper av förmånstagare kommer att anpassa sina bilval till de nya relativkostnader som förslaget medför för olika bilmodeller har inte kunnat göras. Därför kan inte heller förslagets effekter för den ekonomiska jämställdheten och den ekonomiska jämlikheten bedömas närmare.

### *Effekter för miljön*

Den föreslagna förändringen av bilförmånsberäkningen innebär att förmånsvärdet av en bil av tillverkningsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare kommer att bero på bilens fordonsskatt. Förändringen innebär att en bil med högre fordonsskatt kommer att ha ett högre förmånsvärde än en bil som i alla andra relevanta avseenden är likvärdig. Eftersom fordonsskatten i och med bonus–malus-systemet blir en funktion av koldioxidutsläpp och bränsletyp innebär detta, till skillnad mot gällande regler, att det blir en direkt koppling mellan en bils koldioxidutsläpp och det förmånsvärde den betingar. Skillnaden i förmånsvärde mellan olika bilar blir speciellt tydlig under de tre första åren då fordonsskatten är förhöjd för bilar med koldioxidutsläpp över 95g/km enligt förslaget i lagrådsremissen Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Förändringen av bilförmånsberäkningen innebär således i denna del att de privatekonomiska incitamenten för bilförmånstagare att välja en förmånsbil med mindre koldioxidutsläpp stärks. Även incitamenten för förmångsgivaren att tillhandahålla förmånsbilar med mindre koldioxidutsläpp stärks då högre förmånsvärden leder till högre kostnader i form av ökade socialavgifter. I den mån detta föranleder en förändrad sammansättning av förmånsbilsflottan mot bilar med lägre koldioxidutsläpp bedöms förslaget ha positiva effekter för miljön. *Bil Sweden* och *Volvo Cars* anser att förslaget tillsammans med förslaget i lagrådsremissen Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon kommer att innebära att förnyelsen av bilparken bromsas upp samtidigt som det i värsta fall leder till en höjning av koldioxidutsläppen från den svenska fordonsparken. Att koldioxidutsläppsrelaterade förmånsvärderingen torde enligt regeringens mening ha positiva effekter på sammansättningen av förmånsbilsflottan ur miljöhänseende. Hur utformningen av bonus–malus-systemet kommer att påverka totala fordonsflottan är osäkert, men systemet bör bidra till en mer miljöanpassad nybilsförsäljning. Hur den totala fordonsflottan påverkas är emellertid osäkert. Därför föreslås i lagrådsremissen Ett nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon att systemet ska utvärderas i ett tidigt skede.

Av de andra föreslagna förändringarna vid beräkningen av bilförmånsvärdet bedöms även utbrytningen av trängselskatten medföra positiva effekter för miljön. I den mån ökade kostnader för privata resor, både för förmånstagaren och för förmångsgivaren, till följd av utbrytningen av

trängselskatten minskar resandet med bil kommer förändringen leda till minskade utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar.

#### *Förslagets förhållande till EU-rätten*

*Regelrådet* konstaterar att det i promemorian inte finns någon redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. *KAK* anser att det är viktigt att svensk lagstiftning harmoniserar med övriga EU-länders lagstiftning och att de svenska regelverken med koldioxidgränser följer det nya EU-regelverket. Riksdagen antog våren 2015 riktlinjer för skattepolitiken (prop. 2014/15:100, avsnitt 5.5, bet. 2014/15:FiU20, rskr. 2014/15:254). Av riktlinjerna framgår att en viktig princip för skattepolitiken är att regelverket ska vara förenligt med EU-rätten. Förslagen bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

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

Skatteverket meddelar, med stöd av förordningen (2000:866) med bemyndigande för Skatteverket att meddela vissa föreskrifter till inkomstskattelagen (1999:1229), varje år föreskrifter för värdering av bilförmån. Skatteverket ger i dessa föreskrifter, med utgångspunkt i de nybilpriser som tillhandahålls av bilbranschen, riktlinjer för hur förmånsvärdet för alla olika bilmodeller ska beräknas. Myndigheten anger också i allmänna råd vilka bilmodeller som ska omfattas av den tidsbegränsade nedsättningen. Skatteverket har vidare på sin hemsida en funktion där var och en kan gå in och räkna fram förmånsvärdet för varje bilmodell (bilsnuran). Denna modell kommer att behöva omarbetas om fordonsskatten bryts ut ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen.

Transportstyrelsen hanterar administrationen för fordonsskatter och ska enligt förslaget om ett bonus–malus-system hantera utbetalningen av bonusen. Skatteverket har i dag inte automatisk tillgång till uppgifter som finns hos Transportstyrelsen.

*Regelrådet* har efterfrågat en redogörelse för behovet av särskilda informationsinsatser. Som *Skatteverket* anför kommer verket under överskådlig tid att behöva hantera två skilda beräkningsmodeller för förmånsvärderingen av bilförmån. Information om de olika beräkningsmodellerna behöver inarbetas i befintliga broschyrer och i webb-informationen. Det bedöms att frågor till Skatteupplysningen kommer att öka. Vidare har Skatteverket att hantera risken att fler formella fel uppstår, en ökad ärendehantering och kontroll med anledning av de föreslagna bestämmelserna. Förslaget innebär därför att Skatteverkets administrativa börda kommer att öka.

Till följd av promemorians förslag beräknas engångskostnaderna för Skatteverket uppgå till 412 000 kronor och därutöver en årlig kostnad som uppgår till 700 000 kronor. I lagrådsremissen föreslås dock att bilens faktiska fordonsskatt, och inte bilmodellens fordonsskatt, ska användas vid beräkningen av bilförmån. Förslaget kan innebära ökade kostnader för Skatteverket för systemintegration m.m.. En uppskattning av dessa kostnader är svår att göra. Regeringen återkommer med en samlad bedömning av Skatteverkets ekonomiska ramar i kommande budgetpropositioner.

För de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget inte få några effekter.

## 9 Författningskommentar

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

#### **10 kap.**

##### *10 §*

Ändringen innebär att den beskattningstidpunkt som tillämpas på förmån av drivmedel även ska gälla för förmån av väg-, bro- och färjeavgift samt trängselskatt. Det innebär att en anställd som t.ex. får trängselskatt betald av sin arbetsgivare och som genomför en privat resa och passerar en betalstation i januari, blir skattskyldig för denna i februari, och förmånen redovisas i arbetsgivardeklarationen som arbetsgivaren ska lämna i mars.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

#### **61 kap.**

##### *5 §*

I paragrafen regleras hur värdet av bilförmån ska beräknas. Beräkningen sker enligt en metod som innebär att värdet bestäms efter en schablon exklusive drivmedel. Av bestämmelserna framgår att denna schablon innefattar en andel av prisbasbeloppet med tillägg av ett ränterelaterat belopp och ett prisrelaterat belopp. Ändringen i första stycket innebär att bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) ska läggas till som en egen post och räknas in i värdet av bilförmån. Med bilens fordonsskatt avses den enskilda bilens faktiska fordonsskatt som fastställts av Transportstyrelsen.

Prisbasbeloppsdelen i schablonen innefattar enligt gällande regler bl.a. fordonsskatt. Till följd av att fordonsskatten inte längre ska ingå i prisbasbeloppsdelen utan tillkomma därutöver vid beräkningen av förmånsvärdet sänks prisbasbeloppsdelen från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

##### *5 a §*

Av paragrafen, som är ny, framgår att utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt trängselskatt inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade värdet av bilförmån enligt 5 §. Begreppet ”väg-, bro- och färjeavgifter” omfattar infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg.

En förmån i form av betald väg-, bro- och färjeavgift samt trängselskatt bör beräknas till marknadsvärdet (jfr 61 kap. 2 §).

Övervägandena finns i avsnitt 7. Av detta avsnitt framgår också hur förmån av betald trängselskatt bör beräknas om en förmånstagare under samma dygn gjort tjänsteresor, arbetsresor och privata resor med förmånsbilen.

#### 8 a §

Ändringen i *första stycket* innebär att det är nybilspriset, och inte förmånsvärdet, som vid beräkning av värdet av bilförmån enligt 5 § ska sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för den jämförbara bilen.

Ändringen i *andra stycket* är en konsekvens av att nedsättningen av förmånsvärdet för de bilar som omfattas av bestämmelsen ska utgå från den jämförbara bilens nybilpris i stället för en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Dessutom tas *tredje stycket* bort.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

#### **Övergångsbestämmelser till SFS 2001:1175**

Ändringen i övergångsbestämmelsernas *tredje punkt* föranleds av att 61 kap. 8 a § tredje stycket tas bort.

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

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 januari 2018.

Av *andra punkten* framgår att ändringarna i 10 kap. 10 § och de nya bestämmelserna i 61 kap. 5 a § tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2017.

Av *tredje punkten* framgår att bestämmelserna i 61 kap. 5 § och 8 a § i den nya lydelsen ska gälla för bilar som är av tillverkningsår 2018 eller senare och som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Det innebär att för dessa bilar ska fordonsskatt inte ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. I stället ska bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen tillkomma som ytterligare en post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. Till följd av detta ska prisbasbeloppsdelen sänkas från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp vid beräkning av bilförmån. Ändringen i 61 kap. 8 a § är en direkt följd av ändringen i 5 §.

I *fjärde punkten a* anges att bestämmelserna i 61 kap. 5 och 8 a §§ i den äldre lydelsen fortfarande ska gälla för bilar som är av tillverkningsår 2018 eller tidigare och som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången före den 1 juli 2018. Detta innebär att fordonsskatt inte ska tillkomma som en egen post vid beräkning av värdet av bilförmån i 61 kap. 5 § första stycket. För dessa bilar ingår fordonsskatten i prisbasbeloppsdelen i schablonen och prisbasbeloppsdelen ska därför vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp.

Av *fjärde punkten b* framgår att bestämmelserna i 61 kap. 5 och 8 a §§ i den äldre lydelsen fortfarande även ska gälla för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen. I princip ska alla fordon som brukas i Sverige vara registrerade här (12 § lagen [2001:558] om vägtrafikregister). Det finns dock vissa undantag från registreringsplikten, t.ex. för fordon som används i internationell vägtrafik i Sverige. Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands, fordonet inte är registrerat i Sverige, och fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt brukas här (13 § lagen om vägtrafikregister). Tillämp-

ning av övergångsbestämmelsen kan således aktualiseras när en förmånsbil av tillverkningsår 2018 eller senare körs i Sverige under t.ex. åtta månader utan att bli fordonsskattepliktig här. Även för dessa bilar ingår fordonsskatten i prisbasbeloppsdelen i schablonen och prisbasbeloppsdelen ska därför vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp.

## Sammanfattning av promemorian

I promemorian föreslås vissa justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet med anledning av att det föreslås införas ett nytt s.k. bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus). Förslaget innebär att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. Fordonsskatten ska i stället tillkomma som en ytterligare post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet vid beräkningen av förmånsvärdet. Dessutom föreslås en mindre ändring i bestämmelserna om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöbilar, vilken är en direkt följd av att fordonsskatten föreslås brytas ut ur prisbasbeloppsdelen vid schablonberäkningen av bilförmånsvärdet. För bilar som erhåller bonus enligt det nya bonus–malus-systemet föreslås ingen ändring av nuvarande regler då nedsättningen av förmånsvärdet enligt befintliga regler om permanent nedsättning för vissa miljöanpassade bilar i allt väsentligt bedöms motsvara de effekter en bonus medför.

I promemorian föreslås vidare att förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. Om det i bilförmånen ingår förmån av sådan skatt eller avgift för förmånsbilen, ska denna förmån beräknas till marknadsvärdet.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Förslaget att fordonsskatten ska brytas ur prisbasbeloppsdelen och tillkomma som en ytterligare post vid beräkningen av bilförmånsvärdet ska gälla bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som har registrerats i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> dels att 61 kap. 5 och 8 a §§ ska ha följande lydelse, dels att punkt 3 i övergångsbestämmelserna till lagen (2001:1175) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 61 kap. 5 a §, av 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

- 0,317 prisbasbelopp,
- ett ränterelaterat belopp, och
- ett prisrelaterat belopp.

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

- 0,29 prisbasbelopp,
- ett ränterelaterat belopp,
- ett prisrelaterat belopp, och
- bilmodellens 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.

##### *5 a §*

*Vid beräkning av värdet av bilförmån enligt 5 § ska utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter och skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt inte ingå.*

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2016:1239.

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 *förmånsvärdet* sättas ned till en nivå som motsvarar *förmånsvärdet* för den jämförbara bilen.

*I stället för vad som sägs i första stycket om storleken på nedsättningen av förmånsvärdet ska detta värde tas upp till 60 procent av förmånsvärdet för den jämförbara bilen, om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol.*

*En nedsättning av förmånsvärdet enligt andra stycket får göras med högst 10 000 kronor i förhållande till den jämförbara bilen.*

#### **Övergångsbestämmelse till SFS 2001:1175**

3.<sup>4</sup> Bestämmelserna i 61 kap. 8 a § andra och tredje styckena tillämpas till och med det beskattningsår som slutar den 31 december 2020.

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 enligt 5 §, sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset* för den jämförbara bilen.

Om bilen är utrustad med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol ska *förmånsvärdet beräknat enligt första stycket sättas ned med 40 procent, dock högst 10 000 kronor.*

3. Bestämmelserna i 61 kap. 8 a § andra stycket tillämpas till och med det beskattningsår som slutar den 31 december 2020.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018.

2. För bilar av tillverkningsår 2017 eller tidigare ska fordonsskatt inte tillkomma vid beräkning av värdet av bilförmån i 61 kap. 5 § första stycket. För dessa bilar ska prisbasbeloppet vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp. Detsamma ska gälla för bilar av tillverkningsår 2018 som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 juli 2018.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2016:1055.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2016:1055.



3. Bestämmelserna i 61 kap. 8 a § i den nya lydelsen tillämpas första gången för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. Bilaga 2

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Stockholm, Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Arbetsgivarverket, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Tillväxtverket, Regelrådet, Stockholms kommun, BIL Sweden, Elbil Sverige, Energigas Sverige, Föreningen Svenskt Näringsliv, Företagarna, Gröna bilister, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund och Svensk Kollektivtrafik.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Göteborg kommun, Motala kommun, Sundsvalls kommun, Landsorganisationen i Sverige (LO), Ledarna, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Tjänstemännens Centralorganisation (TCO).

Yttranden har dessutom kommit in från Maskinentreprenörerna, Power Circle AB, Kungliga Automobil klubben, Sveriges Läkarförbund, Volkswagen Group Sverige, Volvo Cars och 2030-sekretariatet.