

Justerad beräkning av bilförmån

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	4
2 Gällande rätt	6
3 Schablonberäkningens överensstämmelse med marknadsvärdet av bilinnehav	8
4 Schablonberäkningen för bilförmån justeras.....	12
4.1 En justerad schablonberäkning.....	12
4.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	14
5 Konsekvensanalys.....	15
6 Författningskommentar	27

Sammanfattning

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

Förslaget föranleder ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229). De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och ska gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare.

Förslaget bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna och aviserades i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.10).

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

61 kap.

5 §²

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

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

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

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

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

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

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

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2017:1212.

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

2 Gällande rätt

Beskattning av bilförmån

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

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

Beräkning av förmånsvärdet

Huvudregeln

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

Schablonen utgörs av summan av en prisbasbeloppsdel, ett ränterelaterat belopp, ett prisrelaterat belopp och bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227). Prisbasbeloppsdelen (0,29 prisbasbelopp) är tänkt att motsvara de rörliga kostnaderna för bilinnehavet. Det ränterelaterade beloppet (75 procent av statslåneräntan multiplicerat med bilmodellens nybilspris) är tänkt att motsvara kapitalkostnaden för bilen. Det prisrelaterade beloppet (9 procent av bilmodellens nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp + 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp) är avsett att motsvara övriga kostnader förknippade med bilen, framför allt värdeminskningen. Fordonsskatten ingick tidigare i prisbasbeloppsdelen, men utgör sedan 2018 en egen post vid beräkningen. Ändringen föranleddes av införandet av bonus-malus-systemet för nya lätta fordon och innebär att den variation i fordonsskatt som följer av systemet får genomslag i förmånsberäkningen (prop. 2017/18:1, Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.5).

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

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

För en bilmodell som är sex år eller äldre ska nybilspriset enligt 61 kap. 7 § IL anses vara det högsta av det verkliga nybilspriset och anskaffningsutgiften för extrautrustning, och fyra prisbasbelopp (189 200 kronor för beskattningsåret 2020).

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

Nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade förmånsbilar

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

För vissa typer av miljöanpassade bilar finns det härutöver även en tidsbegränsad nedsättning av förmånsvärdet. Den tidsbegränsade nedsättningen innebär att förmånsvärdet för bilar som är utrustade med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol sätts ned med ytterligare 40 procent, dock högst 10 000 kronor per år (61 kap. 8 a § andra stycket IL). Den tidsbegränsade nedsättningen gäller till och med den 31 december 2020.

Justering av förmånsvärdet

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

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

Förmån av drivmedel

Om arbetsgivaren betalar drivmedel för den anställdes privata körning ska den anställda påföras förmån av fritt drivmedel. Förmånen ska beräknas till marknadsvärdet multiplicerad med 1,2 av den mängd drivmedel som kan antas ha förbrukats för förmånsbilens totala körsträcka under den tid den skattskyldige har varit skattskyldig för bilförmånen. Om den skattskyldige gör sannolikt att den mängd drivmedel som han 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).

3 Schablonberäkningens överensstämmelse med marknadsvärdet av bilinnehav

Som anges ovan är utgångspunkten för schablonberäkningen för bilförmån att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. Schablonberäkningens fyra deltermer är utformade för att fånga upp olika kostnader förknippade med bilinnehav och tillsammans ska dessa summera till de kostnader som en privatperson har under ett år för bilinnehavet, exklusive drivmedel.³ Denna kostnads-summa kan i sin tur ses som ett marknadsvärde av bilinnehavet.

Den första termen i schablonberäkningen, prisbasbeloppsdelen, är tänkt att fånga upp rörliga kostnader för bilinnehavet, dvs. kostnader som i princip kan undvikas om bilen inte är i trafik. Hit hör exempelvis försäkring, service och reparationer, däck och andra förbrukningsdelar. Termen utgörs av 0,29 prisbasbelopp, vilket för närvarande motsvarar ca 13 700 kronor. En jämförelse av detta belopp med kostnadskalkyler i Konsumentverkets beräkningsverktyg *Bilsvär* ger vid handen att prisbasbeloppsdelen inte avviker systematiskt och väsentligt från de faktiska kostnaderna som termen ska fånga upp.

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

Termen för det ränterelaterade beloppet ska motsvara kapitalkostnaden för bilinnehavet. Med sin nuvarande utformning motsvarar termen ränteintäkterna efter skatt på en riskfri placering av ett kapital motsvarande bilens nypris. Detta motsvarar kapitalkostnaden för den som finansierar

³Nuvarande schablonberäkning för bilar med nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp kan uttryckas enligt följande: $FV = 0,29 \cdot PBB + FS + 0,75 \cdot SLR \cdot P + 0,09 \cdot P$, där FV är förmånsvärde, PBB gällande prisbasbelopp, FS bilens fordonsskatt, SLR statslåneräntan och P bilens förmånsgrundande pris (normalt nybilspris). För nybilspriser över 7,5 prisbasbelopp är sista termen i schablonberäkningen i stället $0,09 \cdot 7,5 \cdot PBB + 0,2 \cdot (P - 7,5 \cdot PBB)$.

sitt bilköp med eget kapital. Räntan på en riskfri placering representeras av statslåneräntan, dock lägst 0,5 procent. Eftersom statslåneräntan vid utgången av november 2019 uppgick till -0,09 procent ska 0,5 procent användas som statslåneränta under 2020 för beräkningen av det ränterelaterade beloppet. Även om de flesta vanliga transaktionskonton med dagens ränteläge erbjuder nollränta, finns flera exempel på sparkonton som omfattas av insättningsgarantin och ger en ränta på 0,5 procent eller strax däröver. Därmed uppgår det ränterelaterade beloppet till 1 350 kronor för en förmånsbil med nybilspris på 360 000 kronor, vilket var det ungefär genomsnittliga priset på förmånsbilar som registrerades under 2018.

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

Givet att den genomsnittlige bilköparen delvis finansierar sitt bilköp med kredit, innebär nuvarande utformning av det ränterelaterade beloppet en underskattning av kapitalkostnaden. För den som finansierar sitt nybilsköp på 360 000 kronor med billån till 80 procent och resterande del kontant, uppgår kapitalkostnaden till drygt 9 000 kronor per år.⁴ För att det ränterelaterade beloppet ska motsvara en genomsnittlig kapitalkostnad för en bilköpare, givet ett visst nybilspris, skulle beloppet behöva baseras på ett viktat genomsnitt av kapitalkostnaden för den som finansierar sitt köp med eget kapital och för den som finansierar den med lån. Om t ex 40 procent av nybilsköparna lånefinansierar sitt köp och övriga finansierar köpet med eget kapital, är den genomsnittliga kapitalkostnaden omkring 4 500 kronor för vid nybilspriset 360 000 kronor.⁵ På så sätt underskattar det ränterelaterade beloppet i sin nuvarande utformning (den genomsnittliga) kapitalkostnaden med över 3 000 kronor för en förmånsbil på 360 000 kronor.

Den fjärde och sista termen i schablonberäkningen består av den prisrelaterade delen och syftar i huvudsak till att fånga upp värdeminskningen på bilen. Termen är utformad så att värdeminskningen motsvarar 9 procent

⁴ Kapitalkostnaden beräknas här som summan av uteblivna ränteintäkter efter skatt och räntekostnader efter avdrag. De uteblivna ränteintäkterna efter skatt uppgår till $0,2 \cdot 0,7 \cdot 0,005 \cdot 360\,000 = 252$ kronor, givet en räntesats på 0,5 procent. Räntekostnaderna efter avdrag, givet en räntesats på 4,5 procent uppgår till $0,8 \cdot 0,7 \cdot 0,045 \cdot 360\,000 = 9\,072$ kronor. De två termerna summerar till 9 324 kronor. Räntekostnaden enligt denna beräkning överskattas något eftersom den inte tar hänsyn till amortering på billånet.

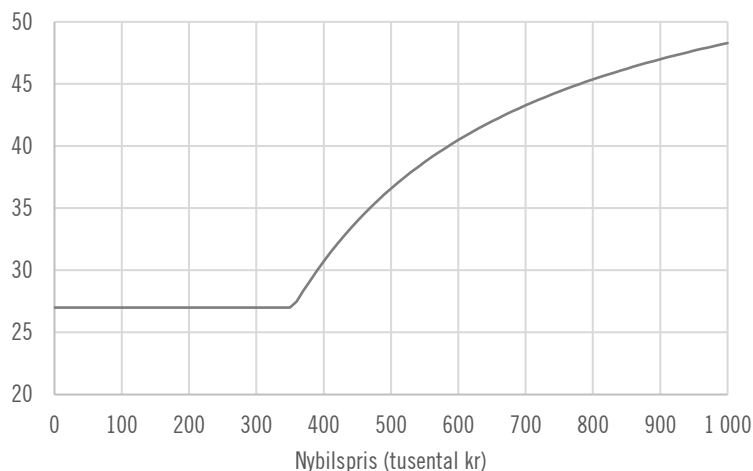
⁵ Den genomsnittliga kapitalkostnaden beräknas här som $0,4 \cdot 9\,324 + 0,6 \cdot 1\,350 = 4\,540$ kronor.

per år (dvs. 27 procent under ett treårigt bilinnehav) för bilar med nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp (f.n. ca 355 000 kronor). För nybilspriser över detta belopp tillkommer en delterm som gör att värdeminskningen i procent är högre ju högre nybilspriset är. Denna kallas ibland, något missvisande, för *lyxbilstillägg*. Benämningen antyder att tilläggstermen syftar till att särskilt beskatta lyxen av förmånsbilar i de högre prisklasserna. Syftet har dock snarare varit att ta hänsyn till antagandet om högre värdeminskningstakt bland dessa bilar (prop. 1996/97:19, s. 61). Vid nybilspriset 500 000 kronor innebär nuvarande schablonberäkning en värdeminskning på 37 procent under tre år. Vid nybilspriset 800 000 kronor blir värdeminskningen 45 procent enligt schablonen (se Figur 3.1). Termen för det prisrelaterade beloppet är alltså utformad baserat på antagandet att värdeminskningen är procentuellt högre ju högre nypris bilen har.

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

Några ytterligare svenska fördjupade studier vad gäller personbilars värdeminskning har inte hittats. Däremot redovisar fackpressen återkommande olika undersökningar över bilars värdeminskning. Till exempel redovisade *Teknikens Värld* i februari 2019 en undersökning av ett drygt hundratal bilmodeller (<https://teknikensvarld.se/sa-mycket-kostar-bilen-milkostnad-vardeminskning-forbrukning/>, februari 2019). Den genomsnittliga värdeminskningen på tre år i den undersökningen uppgick till 45,9 procent. Den lägsta värdeminskningen var 31,3 procent och den högsta 60,9 procent. *Vi Bilägare* redovisade i mars 2020 en liknande undersökning med 115 bilmodeller, med en genomsnittlig värdeminskning under tre år på 47,8 procent (<https://www.vibilagare.se/nyheter/lista-bilarna-med-bast-och-samst-andrahandsvarde>, mars 2020).

Figur 3.1 Treårig värdeminskning enligt nuvarande schablonberäkning
Procent vid respektive nybilspris



Källa: Egen beräkning.

Sammantaget pekar detta på att personbilar minskar i värde med i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren. Det betyder att den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet i schablonberäkningen underskattar värdeminskningen på tre års sikt med åtminstone 15 procentenheter för bilar med nybilspriser upp till ca 355 000 kronor. Översatt i kronor innebär det att förmånsvärdet vid detta nybilspris underskattas med nästan 18 000 kronor per år bara till följd av för låg värdeminskningfaktor. Nuvarande uttryck för det prisrelaterade beloppet innebär förvisso en tilltagande värdeminskningstakt vid priser över 7,5 prisbasbelopp. Bland förmånsbilarna 2018 av 2016–2018 års modell var det dock mindre än 3 procent som hade ett förmånsgrundande pris som var högt nog att schablonberäkningen skulle ge en värdeminskningstakt på 40 procent eller mer.

Av de fyra termerna i schablonberäkningen är det alltså det räntelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet som kan anses bidra till undervärderingen av förmånsvärdet för bilar. Utöver själva schablonberäkningen bidrar även den permanenta nedsättningen av det förmånsgrundande priset för miljöanpassade bilar till att förmånsvärdet underskattar marknadsvärdet. Underskattningen som följer av den permanenta nedsättningen är dock avsiktlig och syftar till att miljöanpassade bilar inte ska drabbas av högre förmånsvärde på grund av fördyrande miljöanpassad teknik såsom eldrift (se avsnitt 2).

4 Schablonberäkningen för bilförmån justeras

4.1 En justerad schablonberäkning

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

Skälen för promemorians förslag

Värdet av bilförmån ska spegla principen om neutral beskattning

En grundläggande princip i skattelagstiftningen är den om en likformig och neutral beskattning. Det innebär bland annat att skatteuttaget ska vara detsamma oavsett om arbetsersättning utgår i form av kontant lön eller en förmån, som exempelvis förmån av fri bil (prop. 1996/97:19 s. 58). Regeringen har tydliggjort att reglerna för bilförmån, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, även fortsatt bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön (prop. 2019/20:65 s. 130 f.).

Nuvarande schablon för värdering av bilförmån har varit i stort sett oförändrad sedan den infördes 1997, med undantag för vissa justeringar i samband med införandet av bonus–malus-systemet för nya lätta fordon (prop. 2017/18:1, Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.5). Som tidigare nämnts resulterar schablonen i dag i en förmånsbeskattning som generellt sett klart understiger marknadsvärdet (se avsnitt 3). Att schablonberäkningen leder till ett för lågt förmånsvärde är en omständighet som även Skatteverket och Ekonomistyrningsverket har pekat på i egna utvärderingar (se Skatteverkets ovan nämnda promemoria *Utvärdering av schablonberäkning för bilförmån*, samt Ekonomistyrningsverket, *Statens budget och de offentliga finanserna – prognos april 2017*, ESV 2017:44). Det innebär att skattesystemet premierar fossildrivna bilar i förhållande till andra varor och tjänster. Det innebär likaså ett skattemässigt gynnande av bilförmån i förhållande till kontant lön.

Det är framför allt det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet i schablonen som underskattar den genomsnittliga kostnaden för ett privat bilinnehav. Dessa delbelopp bör därför justeras i syfte att bättre avspegla ett marknadsvärde. På så sätt kan en mer rättvis och neutral beskattning uppnås mellan bilförmån och andra inkomster i inkomstslaget tjänst respektive näringsverksamhet i enlighet med lagstiftningens intentioner.

Det ränterelaterade beloppet

Det ränterelaterade beloppet är avsett att motsvara kapitalkostnaden för en bil och baserar sig på en procentandel av statslåneräntan som multipliceras med bilmodellens nybilspris. Utformningen i dag utgår från att bilköpet finansieras med eget kapital och speglar alltså uteblivna ränteintäkter vid egenfinansiering (prop. 1996/97:19 s. 60 f.).

Sedan schablonberäkningen infördes har lån blivit en allt vanligare finansieringsmetod vid bilköp. Åtminstone vart tredje nybilsköp av privatpersoner sker delvis med kreditfinansiering. Eftersom schablonberäkningen syftar till att fånga upp genomsnittliga privata brukarkostnader finns det skäl att låta det ränterelaterade beloppet ta hänsyn till att bilköp finansieras med både egna och lånade medel. Det ränterelaterade beloppet bör därför utformas på så sätt att det motsvarar ett vägt genomsnitt av kapitalkostnaden vid egenfinansiering och kapitalkostnaden vid lånefinansiering av ett bilköp.

Den årliga kapitalkostnaden för den som finansierar bilköpet helt med eget kapital bör även fortsättningsvis beräknas som den uteblivna riskfria avkastningen efter skatt på ett belopp motsvarande bilens nypris.⁶

Beräkningen av kapitalkostnaden för den som lånefinansierar sitt bilköp utgår här från antagandet att bilköpet finansieras med lån till 80 procent och med kontantinsats till resterande 20 procent. Billåneräntan antas uppgå till statslåneräntan plus 4 procentenheter. Kostnaden för den som tar lån består därmed av summan av två termer: dels avdragsgilla räntekostnader för billånet, dels uteblivna ränteintäkter efter skatt på ett kapital motsvarande kontantinsatsen.⁷

Det ränterelaterade beloppet beräknas i dag till 75 procent av statslåneräntan den 30 november året före beskattningsåret multiplicerat med bilmodellens nybilspris. Statslåneräntan får dock som lägsta vara 0,5 procent. För att i beräkningen även beakta den genomsnittliga lånefinansieringen av ett bilköp bör bilens nybilspris vid beräkningen i stället multipliceras med summan av 70 procent av statslåneräntan och en procentenhet (0,01). I beräkningen antas 60 procent av de privata nybilsköparna finansiera sitt köp helt med egna medel, medan resterande 40 procent antas lånefinansiera sitt köp.⁸ På så sätt motsvarar det ränterelaterade beloppet ett viktat genomsnitt av kapitalkostnaden för den som finansierar sitt köp med eget kapital och för den som finansierar det med lån.

Det prisrelaterade beloppet

Det prisrelaterade beloppet är tänkt att motsvara övriga kostnader för ett bilinnehav, i första hand bilens värdeminskning. Beräkningen är anpassad för ett treårigt bilinnehav, vilket är den period som en förmånsbil vanligtvis innehas. Enligt Skatteverkets kontrolluppgifter för 2018 var nästan

⁶ Kapitalkostnaden för den som finansierar sitt bilköp med egna medel kan därmed uttryckas som $0,7 \cdot SLR \cdot P$, där SLR är statslåneräntan och P är nybilspriset. I termen för det ränterelaterade beloppet enligt nuvarande regler multipliceras statslåneräntan med 0,75 (i stället för 0,7) för att ta hänsyn till effekten av ränta på ränta. Av förenklingsskäl bortses denna effekt från i förslaget på justerat ränterelaterat belopp.

⁷ Kapitalkostnaden för den som lånefinansierar sitt bilköp kan därmed uttryckas som $0,7 \cdot [0,8 \cdot (SLR + 0,04) + 0,2 \cdot SLR] \cdot P$, där samma förkortningar används som i föregående fotnot. Den inledande faktorn 0,7 följer av att räntekostnader är avdragsgilla och att ränteintäkter är skattepliktiga.

⁸ Det vägda genomsnittet av kapitalkostnaden blir då $0,6 \cdot (0,7 \cdot SLR \cdot P) + 0,4 \cdot 0,7 \cdot [0,8 \cdot (SLR + 0,04) + 0,2 \cdot SLR] \cdot P$, vilket kan förenklas till $(0,7 \cdot SLR + 0,00896) \cdot P$. Avrundning till två decimaler av 0,00896 ger 0,01 och bildar uttrycket $(0,7 \cdot SLR + 0,01) \cdot P$.

80 procent av de redovisade förmånsbilarna av årsmodell 2016 eller senare.

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

Den genomsnittliga värdeminskningen för personbilar varierar, men uppskattas till i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren. Det betyder att den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet underskattar värdeminskningen på tre års sikt med omkring 15 procentenheter för bilar med nybilspriser upp till ca 355 000 kronor. Samtidigt är den procentuella värdeminskningen inte högre bland bilar med högre priser jämfört med dem i de lägre prissegmenten. Det innebär att den nuvarande schablonberäkningen överskattar värdeminskningen för bilar i de högsta prissegmenten.

För att bättre motsvara den faktiska värdeminskningen under en treårsperiod bör prisdelen ändras till 13 procent av bilmodellens nybilspris. På så sätt motsvarar prisdelen en genomsnittlig värdeminskning om 39 procent under en treårsperiod. Eftersom bilars värdeminskning inte bedöms påverkas av om bilens nybilspris överstiger 7,5 prisbasbelopp bör den ökande värdeminskningstakten för bilmodeller med ett nybilspris överstigande 7,5 prisbasbelopp tas bort. Uttrycket för det prisrelaterade beloppet föreslås med andra ord förenklas till 13 procent av nybilspriset.⁹

Lagförslag

Förslaget föranleder ändringar i 61 kap. 5 § inkomstskattelagen.

4.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

Skälen för promemorians förslag: Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021. Av förutsebarhetsskäl bör de nya bestämmelserna gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare. Det innebär att förmånstagare och förmånsgivare som redan har förbundit sig för en specifik förmånsbil

⁹ Uttrycket för schablonberäkningen i sin helhet, enligt förslaget, blir då:

$0,29 \cdot PBB + FS + (0,7 \cdot SLR + 0,01) \cdot P + 0,13 \cdot P$, där PBB är gällande prisbasbelopp, FS är bilens fordonsskatt, SLR är statslåneränta per sista november året före beskattningsåret (dock lägst 0,005) och P är bilens förmånsgrundande pris.

inte omfattas av de nya reglerna och ges förutsättningar att framöver agera utifrån den justerade förmånsberäkningen. För att undvika oklarheter kring vad som gäller för förmånsbilar som är registrerade utomlands, men som tillfälligt brukas i Sverige, bör klargöras att de nya bestämmelserna även ska omfatta dessa bilar oavsett tillverkningsår. För bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före den 1 juli 2021 gäller äldre bestämmelser.

5 Konsekvensanalys

Utgångspunkter

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av de föreslagna förändringarna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt och för att bedöma andra effekter än de offentligfinansiella effekterna kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas.

Syfte och alternativa lösningar

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

Det kan finnas alternativa metoder att uppnå en ökad grad av neutral beskattning mellan bilförmån och kontantlön, som bygger på andra principer än den schablonmässiga beräkning som nuvarande regelverk innebär. Förslaget som framförs här bedöms emellertid vara den lösning som uppnår syftet med minst ingrepp i lagstiftningen. Det finns anledning att göra en översyn framöver av regelverket för bilförmån, främst i syfte att förenkla för arbetsgivare, arbetstagare och för Skatteverket.

Avgränsningar

Redogörelsen i denna konsekvensanalys omfattar effekter av förslaget om ändrad schablonberäkning. Även om förslaget inte genomförs sker vissa förändringar under 2021 som påverkar värdet på bilförmån. För det första upphör den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för särskilt miljöanpassade bilar vid utgången av 2020 enligt gällande regelverk (se avsnitt 2). För det andra aviseras i budgetpropositionen för 2021 att fordonsskatten i bonus–malus-systemet höjs från och med den 1 april 2021.

Att den tidsbegränsade nedsättningen upphör får som följd att förmånsvärdet för både nya och befintliga förmånsbilar som är el-, laddhybrid- eller gasbilar ökar med upp till 10 000 kronor 2021. Ökningen av förmånsvärdet för dessa fordonstyper betyder att kostnaden av att inneha en miljöanpassad förmånsbil ökar relativt kostnaden att inneha en fossildriven förmånsbil. Detta kan, allt annat lika, innebära att något färre väljer att ha miljöanpassad förmånsbil än om motsvarande nedsättning av förmånsvärdet hade funnits kvar. Den permanenta nedsättningen påverkas inte av att den tidsbegränsade nedsättningen upphör (se avsnitt 2). Denna har i de flesta fall betydligt större effekt på förmånsvärdet än den tidsbegränsade nedsättningen för de berörda fordonstyperna.

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

Att den tidsbegränsade nedsättningen upphör och att fordonsskatten föreslås höjas i bonus–malus-systemet analyseras inte närmare i denna konsekvensanalys. De eventuella effekter dessa händelser får på storleken och sammansättningen av förmånsbilflottan tas inte hänsyn till i beräkningarna av de offentligfinansiella effekterna eller i redogörelserna av de andra effekterna av förslaget i denna promemoria.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget beräknas öka skatteintäkterna med 0,15 miljarder kronor under 2021 och med ca 2,33 miljarder kronor per år på några års sikt (se Tabell 5.1). Den permanenta nedsättningen av nybilspriset för miljöanpassade bilar ger upphov till en så kallad skatteutgift (se Skr 2019/20:98,

Redovisning av skatteutgifter 2020). Storleken på skatteutgiften bedöms inte påverkas nämnvärt av förslaget.

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

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

Tabell 5.1 Offentligfinansiella effekter av ändrad schablonberäkning för bilförmån

Miljarder kronor

	2021	2022	2023	Varaktig effekt
<i>Direkta effekter:</i>				
Direkt skatt på förvärvsinkomst	0.10	0.48	0.87	1.54
Arbetsgivaravgifter	0.06	0.31	0.56	0.99
Bruttoeffekt (summa direkta effekter)	0,16	0,79	1,43	2,53
<i>Indirekta effekter:</i>				
Bolagsskatt	-0.01	-0.07	-0.12	-0.21
Nettoeffekt (summa direkta och indirekta effekter)	0,15	0,73	1,31	2,33

Med regelverket för beskattning av bilförmån som gäller från och med 1 juli 2018, skulle det genomsnittliga förmånsvärdet för förmånsbilar registrerade 2018 uppgå till ca 56 200 kronor. Beräkningen baseras på antagandet att den genomsnittliga fordonsskatten för förmånsbilar registrerade under 2018 uppgick till 5 000 kronor. En höjning av förmånsvärdet med i genomsnitt 13 800 kronor innebär en höjning med ca 25 procent. En höjning av förmånsvärdet av denna storleksordning kan påverka såväl valet av förmånsbil som valet att överhuvudtaget ha

förmånsbil. Om vissa förmånstagare väljer en förmånsbil med lägre förmånsvärde, eller avstår från förmånsbil, blir effekten av förslaget på skatteintäkterna mindre. Det är svårt att förutse hur stor denna eventuella beteendeeffekt är. Det är heller inte bara fråga om förmånstagarens preferenser och betalningsvilja för bilinnehav, utan även arbetsgivarens interna regler och riktlinjer vad gäller de anställdas valmöjligheter till förmånsbil. Olika tänkbara beteendeeffekter diskuteras i avsnitten nedan, om effekterna på företag och privatpersoner.

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

Effekter för enskilda

Förslaget påverkar anställda som erhåller bilförmån i form av bil som tagits i trafik i Sverige för första gången 1 juli 2021 eller senare. Anställda med befintlig bilförmån vid regeländringens ikraftträdande påverkas inte av ändringen förrän förmånsbilen byts ut. En bil vars förmånsgrundande pris uppgår till 350 000 kronor (dvs. ungefär genomsnittet för förmånsbilar 2018) har med nuvarande regelverk ett förmånsvärde på ca 51 500 kronor. Förslaget innebär att förmånsvärdet vid detta förmånsgrundande pris ökar till 68 900 kronor, vilket innebär en ökning med ca 34 procent. För den förmånstagare som har 52 procent i marginalsatt innebär detta drygt 9 000 kronor mer i skatt per år eller ca 760 kronor mer per månad (se Tabell 5.2). Om förmånstagarens kontantlön minskas med samma belopp som bilförmånsvärdet ökar, påverkas dock inte förmånstagarens skatt.

Effekter vid andra förmånsgrundande bilpriser framgår av tabellen och Figur 5.1. Den procentuella effekten på förmånsvärdet av förslaget är som störst vid 7,5 prisbasbelopp, dvs. ca 355 000 kronor. Detta beror på att undervärderingen av förmånsvärdet är som störst vid denna nivå med nuvarande schablonberäkning. Över denna nivå minskar undervärderingen i nuvarande beräkning eftersom den andra termen i det prisrelaterade beloppet då även påverkar förmånsvärdet.

Tabell 5.2 Förslagets effekter på bilförmånsvärde och skatt vid olika förmånsgrundande bilpriser

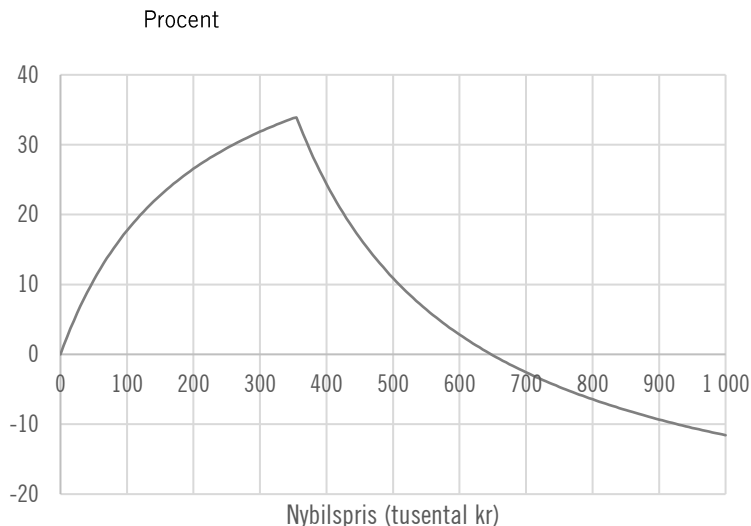
Kronor om annat inte anges

	250 000	300 000	350 000	400 000	500 000
Nuvarande regler					
Förmånsvärde	42 155	46 842	51 530	61 195	81 570
varav ränterelaterat belopp	938	1 125	1 313	1 500	1 875
varav prisrelaterat belopp	22 500	27 000	31 500	40 978	60 978
Skatt per månad	1 834	2 038	2 242	2 662	3 548
Förslag					
Förmånsvärde	54 592	61 767	68 942	76 117	90 467
varav ränterelaterat belopp	3 375	4 050	4 725	5 400	6 750
varav prisrelaterat belopp	32 500	39 000	45 500	52 000	65 000
Förändring av förmånsvärde	12 438	14 925	17 413	14 923	8 898
<i>Förändring av förmånsvärde, %</i>	<i>29,5</i>	<i>31,9</i>	<i>33,8</i>	<i>24,4</i>	<i>10,9</i>
Skatt per månad	2 375	2 687	2 999	3 311	3 935
Förändring av skatt per månad	541	649	757	649	387

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

Som framgår av Figur 5.1 innebär förslaget en viss minskning av förmånsvärdet vid förmånsgrundande priser över ca 650 000 kronor. Av förmånsbilarna av 2018 års modell hade dock endast 1 procent ett förmånsgrundande pris över detta belopp. Att förslaget innebär en minskning av förmånsvärdet över denna nivå beror på att nuvarande schablonberäkning överskattar värdeminskningstakten för bilar över denna prisnivå (se Figur 3.1). Beskattning av förmåner bygger, som diskuteras i tidigare avsnitt, på principen att förmåner och kontantlön ska behandlas neutralt. Att beskatta förmånsbilar i de högre prissegmenten strängare skulle gå emot denna princip. Progressiviteten i beskattningen, dvs. att individer med högre inkomst betalar en större andel av sin inkomst i skatt, finns i form av tilltagande marginalskatt på förvärvsinkomst. I den mån det bedöms önskvärt att begränsa konsumtion av vissa varor eller tjänster, bör detta i första hand ske i form av punktskatter snarare än i form av strängare förmånsbeskattning.

Figur 5.1 Förslagets effekter på bilförmånsvärden vid olika förmånsgrundande priser



Anm. Figuren visar vilken procentuell förändring av förmånsvärdet som förslaget ger upphov till och hur detta varierar med nybilspriset. Kurvan motsvaras av raden *Förändring av förmånsvärde, %* i tabell 5.2.

Förslaget bedöms innebära att neutralitet uppstår i beskattningen mellan bilförmån och kontantlön. Detta innebär att det inte längre är skattemässigt gynnat att erhålla bilförmån i förhållande till kontantlön.¹⁰ Ett exempel med individ A och B, som båda är anställda med 540 000 kronor i årlig bruttolön, kan illustrera detta. A har en förmånsbil med förmånsgrundande pris på 350 000 kronor och därmed ett förmånsvärde med nuvarande regler på 51 500 kronor (se Tabell 5.3). A avstår därför 51 500 kronor i kontant bruttolön per år. B har ingen förmånsbil, eftersom hennes arbetsgivare inte erbjuder bilförmån till sina anställda. Hon har i stället anskaffat samma bilmodell som A på egen hand, med den årliga ägarkostnaden på 68 900 kronor (exklusive drivmedel). A och B betalar båda 142 200 kronor i skatt på förvärvsinkomst, vilket betyder att B har 51 500 kronor mer i kontant nettolön per år. B har dock en privat kostnad för sin bil på 68 900 kronor per år. Den disponibla inkomst som återstår efter bilkostnader är 346 300 kronor för A och 328 900 kronor för B. Skillnaden på 17 400 kronor motsvarar undervärderingen av förmånsvärdet. Den icke-neutrala beskattningen vid nuvarande regler innebär alltså att B inte kan inneha samma bil som A till samma (låga) kostnad.

Med de föreslagna justeringarna av schablonberäkningen värderas A:s förmånsbil till sitt fulla marknadsvärde (68 900 kronor per år). A får därför avstå 68 900 kronor per år i kontant bruttolön för att ha sin förmånsbil. Det är inte givet att förmånstagare som får ökat förmånsvärde för sina förmånsbilar får sänkt kontant bruttolön. I praktiken varierar sannolikt sådana överenskommelser mellan olika arbetsgivare. I räkneexemplet

¹⁰ Detta gäller för förmånsbilar som inte omfattas av den permanenta nedsättningen av det förmånsgrundande priset för miljöbilar.

minskas A:s bruttolön med hela ökningen av förmånsvärdet så att A:s och B:s totala bruttolöner är lika höga före och efter förslaget. För B innebär förslaget ingen skillnad jämfört med nuvarande regler. Följden är att A och B har lika stor disponibel inkomst efter utlägg för bilkostnader. Skattesystemet behandlar därmed A och B neutralt i förhållande till om de har förmånsbil eller motsvarande bil anskaffad privat.

Tabell 5.3 Illustration: neutral beskattning av bilförmån med förslaget
Kronor per år

	Nuvarande regler		Förslag	
	A	B	A	B
Kontant bruttolön	488 500	540 000	471 100	540 000
Bilförmån	51 500	0	68 900	0
Total bruttolön	540 000	540 000	540 000	540 000
Skatt på förvärvsinkomst	142 200	142 200	142 200	142 200
varav skatt på löneförmåner	26 900	0	36 000	0
Kontant nettolön	346 300	397 800	328 900	397 800
Egen bil, kostnad per år	0	68 900	0	68 900
Disponibel inkomst efter bilkostnader	346 300	328 900	328 900	328 900

Anm. Förslaget gäller endast förmånsbilar som tas i trafik för första gången 1 juli 2021 eller senare. Exemplet utgår därför från att individ A byter ut sin befintliga förmånsbil med en ny förmånsbil som har samma förmånsgrundande pris (350 000 kronor). Beräkningen av skatt på förvärvsinkomst baseras på den genomsnittliga kommunalskattesatsen (32,2 procent). Skatt på löneförmåner (bilförmån) beräknas baserat på A och B:s marginalskatt (52,2 procent). Beloppen i tabellen är avrundade till närmaste hundratal kronor.

Effekter för företag

Förslagen innebär att företags och andra förmånsgivares kostnader för bilförmåner kan komma att öka. Detta beror på att kostnaden för själva förmånen ökar. I den mån förmånsvärden ökar till följd av förslaget innebär det att kostnaderna ökar för förmånsgivarna. Detta då höjda förmånsvärden medför att underlaget för socialavgifter ökar varvid de socialavgifter som ska betalas ökar. Om exempelvis förmånsvärdet ökar med 10 000 kronor medför detta att socialavgifterna ökar med 3 142 kronor om det är arbetsgivaravgifter som ska betalas. Socialavgifterna får dras av och nettokostnadsökningen blir 2 495 kronor. För den förmånsgivare som tillhandahåller en ny förmånsbil med ett förmånsgrundande pris på 350 000 kronor blir nettokostnadsökningen ca 4 340 kronor per år, givet att bilen ersätter en tidigare förmånsbil med samma förmånsgrundande pris.

Uppskattningsvis återfinns ca 24 procent av förmånstagarna inom näringsgrenen handel. Ytterligare ca 17 procent återfinns inom näringsgrenen tillverkning och ca 16 procent i näringsgrenen verksamheter inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik. Av förmånstagarna var ca 25 procent anställda i företag med färre än 10 anställda. En liknande andel, ca 23 procent, var anställda i företag med 10 till 49 anställda, medan anställda i företag med 50 till 249 anställda utgjorde ca 18 procent av förmånstagarna. Omkring 30 procent av förmånstagarna var anställda i företag med 250 eller fler anställda. Det bedöms inte finnas skäl att ta

särskild hänsyn till småföretag vid reglernas utformning eftersom de är av generell art och påverkar förmångivare på samma sätt, oavsett storlek.

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

Förslagets effekter på förmångivarnas administrativa börda bedöms vara försumbar. När en ny förmånsbil tas i bruk måste förmångivaren ta reda på gällande förmånsvärde för bilen så att detta kan deklarerars i den månatliga arbetsgivardeklarationen. Skatteverket har ett webbaserat beräkningsverktyg för bilförmånsvärden. Så snart detta verktyg är uppdaterat för de nya reglerna, är det ingen skillnad för förmångivaren i den administrativa insatsen att ta reda på förmånsvärdet. Att beräkningen av förmånsvärden skiljer sig åt mellan bilar som har tagits i trafik före och efter reglernas ikraftträdande kan komma att upplevas förvirrande bland vissa förmångivare. De som använder Skatteverkets beräkningsverktyg behöver dock i normala fall bara känna till när respektive förmånsbil blev skattepliktig för första gången och dess bilkod för att ta reda på korrekt förmånsvärde.

Effekter för offentlig sektor

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

För effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna, se avsnitt nedan.

Effekter på fordonsmarknaden

Antalet nyregistrerade personbilar uppgick under 2019 till 367 000, vilket är ungefär lika många som året innan. Av dessa var 46 procent bensinbilar, 32 procent dieselbilar, 9 procent elhybrider, 7 procent laddhybridbilar och drygt 4 procent elbilar. Antalet klimatbonusbilar uppgick till ca 45 000 och motsvarade därmed 12 procent av de nyregistrerade personbilarna. Enligt kontrolluppgifter för 2018 fanns omkring 58 000 förmånsbilar av årsmodell 2018 och 69 000 av årsmodell 2017. Detta innebär att förmånsbilar svarar för uppskattningsvis 15–20 procent av nybilsförsäljningen.

De ökade förmånsvärdena som förslaget innebär kan innebära att vissa förmånstagare väljer bilar med lägre pris eller avstår förmånsbil helt. Om 10 procent av nuvarande förmånstagare skulle avsäga sig bilförmån som följd av de nya reglerna, och inte skaffa sig motsvarande bil privat, skulle det innebära en negativ effekt på nybilsförsäljningen med 1,5–2 procent.

Skattereglerna för bilförmån syftar inte till att utgöra en generell stimulans till nybilsförsäljningen. Regelverket innebär dock ett fortsatt gynnande av försäljningen av miljöanpassade bilar i form av den permanenta nedsättningen av nybilspriset. Klimatbonusen i bonus–malus-systemet innebär en ytterligare stimulans för köp av särskilt miljöanpassade bilar för såväl företag som privatpersoner (se även avsnittet *Effekter för miljön* nedan).

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

Förslagets effekter på konkurrensförhållandena på bilmarknaden bedöms vara små. Den snedvridning av konkurrensen som följer av att undervärderingen av förmånsvärden är olika för olika bilar försvinner dock med förslaget. Undervärderingen av förmånsvärden enligt nuvarande schablonberäkning varierar (i kronor och procent) beroende på nybilspris. Detta framgår till exempel av Figur 5.1, som visar vilken procentuell justering av förmånsvärdet som krävs för att uppnå vad som bedöms vara en korrekt värdering. Den procentuella undervärderingen av förmånsvärdet är mindre för bilar i det lägsta prissegmentet jämfört med bilar omkring det genomsnittliga priset (ca 360 000 kronor). Som konstateras ovan, överskattas dessutom förmånsvärdet vid nybilspriser över 650 000 kronor med nuvarande regler. Detta kan ses som att bilförsäljare som i huvudsak marknadsför bilar de lägre och högre prissegmenten missgynnas av nuvarande regler, i förhållande till bilförsäljare som marknadsför bilar i medelprisklassen. En korrekt värdering av bilförmån i alla prisklasser tar bort denna snedvridning.

Effekter för ekonomisk jämlikhet, jämställdhet och arbetsmarknad

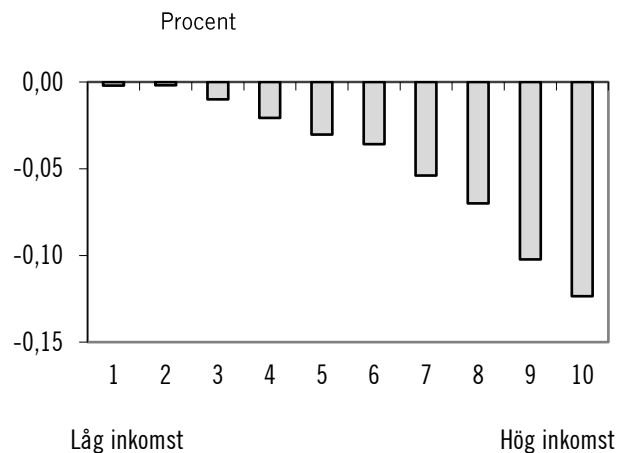
En höjning av bilförmånsvärdena med i genomsnitt 25 procent skulle i genomsnitt påverka individer högre upp i inkomstfördelningen mer, både i kronor och procentuellt sett, eftersom bilförmån är vanligare bland individer med relativt höga inkomster. Ju högre upp i inkomstfördelningen desto större är den genomsnittliga effekten på den ekonomiska standarden. För individer i den högsta inkomstgruppen minskar disponibel inkomst med ca 0,12 procent (se Figur 5.2).

I genomsnitt påverkas individer i pendlingskommuner nära storstad mest eftersom bilförmån är vanligast förekommande där. Personer i landsbygdskommuner påverkas i genomsnitt minst (se Figur 5.3). Vidare

påverkas män något mer än kvinnor, eftersom fler män än kvinnor har bilförmån. Mäns disponibla inkomst minskar i genomsnitt med 0,09 procent och kvinnors med 0,03 procent (se Figur 5.4). Förslaget bedöms av denna anledning ha en försumbar effekt på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

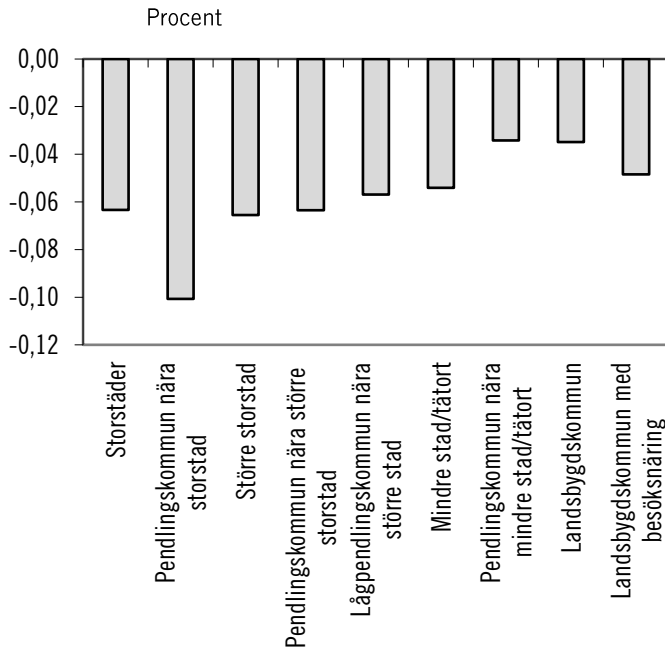
Effekterna av förslaget på sysselsättning och arbetslöshet bedöms som försumbara, både på branschnivå och på arbetsmarknaden som helhet.

Figur 5.2 Förslagets effekter på ekonomisk standard i olika inkomstgrupper



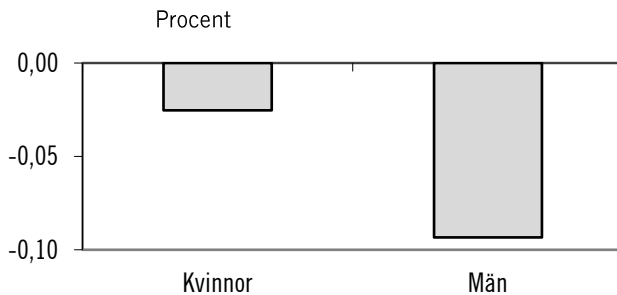
Källa: Egna beräkningar.

Figur 5.3 Förslagets effekter på ekonomisk standard i SKR:s kommungrupper



Källa: Egna beräkningar.

Figur 5.4 Förslagets effekter på individuell disponibel inkomst bland kvinnor och män



Källa: Egna beräkningar.

Effekter för miljön

Förslaget påverkar inte den befintliga miljöstyrningen i beskattningen av bilförmån. Nybilspriset kommer även med de nya reglerna att sättas ned för miljöanpassade bilar till närmast jämförbara konventionella bil (se avsnitt 2). Till exempel var den permanenta nedsättningen av det förmånsgrundande priset för elbilar i genomsnitt 47 procent bland de förmånsbilar som fanns registrerade 2018. Motsvarande nedsättning för laddhybridbilar var i genomsnitt 30 procent. Den relativa kostnaden av att

inneha en miljöanpassad förmånsbil i förhållande till en konventionell (diesel- eller bensindriven) förmånsbil påverkas därmed inte av förslaget.

Att förmånsvärdet ökar för de flesta bilmodeller kan, som diskuteras ovan, få som följd att vissa förmånsbilinnehavare väljer en bil med lägre förmånsgrundande pris vid nästa bilbyte, för att på så sätt undvika höjt förmånsvärde. Detta kan i vissa fall innebära att man väljer en mindre bil som också har lägre koldioxidutsläpp än den bil som man hade valt om förmånsvärdena inte hade höjts. Detta kan ha en viss negativ (minskande) effekt på den genomsnittliga utsläppsnivån bland förmånsbilar. Eftersom substitution till bilar med lägre pris också kan betyda att man byter till en lika stor bil fast av annat, något billigare, fabrikat, får denna effekt ses som mycket osäker.

Vidare ökar den relativa kostnaden något av att inneha förmånsbil jämfört med att nyttja andra transportmedel. Detta kan ge upphov till en viss substitution till andra transportmedel, så som kollektivtrafik. Detta skulle kunna innebära en marginell minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Substitution kan också ske från förmånsbil till privat bilinnehav. Personbilar ägda av privatpersoner är i genomsnitt äldre än förmånsbilar. I den mån sådan substitution sker, skulle förslaget kunna innebära att något fler relativt äldre privatägda bilar körs i stället för relativt nya förmånsbilar. De miljömässiga effekterna av en sådan beteendeanpassning bedöms dock vara små. Förslaget kan därutöver förstås ge upphov till substitution från förmånsbilar till privat konsumtion till varor och tjänster som inte relaterar till resande. Det kan innebära både ökade och minskade koldioxidutsläpp jämfört med innehav av förmånsbil. Även sådana eventuella beteendeeffekter bedöms ha små effekter på miljön.

Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna

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

Skatteverket kommer att få vissa engångskostnader på grund av förslaget. Dessa kommer att ingå i den anpassning som årligen görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning. Eventuellt tillkommande kostnader till följd av förslaget i denna promemoria ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

6 Författningskommentar

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

61 kap.

5 §

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

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Ikraftträdande - och övergångsbestämmelser

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

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

Av *tredje punkten* framgår att äldre bestämmelser fortfarande gäller för bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före den 1 juli 2021.