

# Ändrad beräkning av bilförmån

## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	3
2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	4
3	Gällande rätt.....	6
3.1	Beskattning av bilförmån .....	6
3.2	Beräkning av förmånsvärdet .....	6
3.3	Nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade förmånsbilar .....	8
3.4	Fordonsskatt .....	9
4	Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.....	9
5	Ändrad beräkning av bilförmån med anledning av bonus–malus-systemet.....	10
5.1	Bonus enligt det nya systemet hanteras enligt befintliga regler .....	10
5.2	Fordonsskatten bryts ut .....	11
5.3	Särskilt om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar om fordonsskatten bryts ut .....	13
6	Förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgifter.....	14
7	Konsekvensanalys.....	16
8	Författningskommentar.....	24

# 1 Sammanfattning

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.

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.

## 2 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.

## 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.*

### **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.

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.

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

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

## 3 Gällande rätt

### 3.1 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. 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).

### 3.2 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 % av statslåneräntan multiplicerat med bilmodellens nybilspris) är tänkt att motsvara kapitalkostnaden för bilen. Det prisrelaterade beloppet (9 % av bilmodellens nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp + 20 % 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).

### 3.3 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.



## 3.4 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).

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

### *SOU 2016:33 och pågående arbete*

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 remitterades den 24 mars 2017.

Det nu remitterade förslaget om ett bonus–malus-system för nya lätta fordon innebär, i den mån det är relevant för förslagen i denna promemoria, 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 ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar föreslås få en fast bonus på 7 500 kronor.

För bensen- 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 registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare.

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

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

**Promemorians 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.

**Skälen för promemorians 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 erhåller en bonus betinga ett lägre förmånsvärde än en bil som i alla andra relevanta avseenden är lika förutom att den inte erhåller 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 kommer att utgå i det nya 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 erhålla bonus i det nya systemet. Ett sätt att ta hänsyn till bonusdelen av förslaget är att slopa den permanenta nedsättningen och sätta ned nybilspriset 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 en justering av nybilspriset med avseende på erhållen bonus skulle medföra bedöms därför att inga justeringar av bilförmånsvärderingen behövs till följd av bonusdelen av bonus-malus-systemet.

## 5.2 Fordonsskatten bryts ut

**Promemorians förslag:** Vid beräkning av förmånsvärdet för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare ska fordonsskatt inte 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. Till följd av detta ska prisbasbeloppsdelen sänkas från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp vid beräkning av bilförmån för dessa bilar.

**Promemorians bedömning:** Den nedsättning av fordonsskatten som gäller för bilar som hör hemma i de kommuner som anges i bilagan till vägtrafikskattelagen bör inte beaktas vid beräkning av förmånsvärdet.

### Skälen för promemorians förslag och bedömning

#### *Ändringar med anledning av malus*

Förmånsvärdet, som av förenklings-skäl 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. Detta bör avspeglas i förmånvärderingen. Ett sätt att åstadkomma detta är att lägga till malusen till det schablonberäknade förmånsvärdet. Det skulle betyda ett förhöjt förmånsvärde under bilens tre första år i bruk för de bilar som erhåller en malus.

Ett alternativt sätt att låta malusbeloppet påverka förmånsvärdet är att bryta ut fordonsskatten, som i dag ingår i prisbasbeloppsdelen, från 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 malusen inte längre påverkar fordonsskatten. Prisbasbeloppsdelen, i den mån den är avsedd att omfatta den genomsnittliga fordonsskatten, kan justeras ned med den genomsnittliga fordonsskatten bland nuvarande förmånsbilar. 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.

Med hänsyn till detta bör bilmodellens fordonsskatt inte ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet, utan tillkomma som en ytterligare post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. När fordonsskatten bryts ut bör prisbasbeloppsdelen sänkas från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp.

I vägtrafikskattelagen anges bl.a. vilka som är skattskyldiga till fordonsskatt och hur fordonsskatten beräknas. Vid beräkning av förmånsvärdet för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare bör det med fordonsskatt avses detsamma som i VSL. Skattskyldig till fordonsskatt är ägaren av fordonet (2 kap. 4 § VSL). I förmånsberäkningen är det dock inte den faktiska fordonsskatten för bilen som ska ingå i beräkningen av bilförmånsvärdet, utan den fordonsskatt som åsätts respektive bilmodell. Med bilmodell avses bilar av samma märke, variant och tillverkningsår (61 kap. 6 § IL).

#### *Nedsättning av fordonsskatt i vissa kommuner*

För personbilar klass I som hör hemma i vissa kommuner ska fordonsskatt tas ut endast till den del fordonsskatten 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).

Utgångspunkten för att beräkna bilförmånens värde är att värderingen ska ske enligt schablon. Nedsättning av fordonsskatten gäller endast för skattskyldiga som bor i vissa kommuner. Att beakta nedsättningen av fordonsskatten för dessa skattskyldiga skulle kräva en individuell beräkning av bilförmånsvärdet, vilket är i strid med systemet för

schablonmässig beskattning. Det skulle även läggas en administrativ börda på såväl förmånsgivarna som Skatteverket, vilket inte står i proportion till betydelsen för beskattningen. Den regionala nedsättningen av fordonsskatt bör därför inte beaktas vid beräkning av förmånsvärdet.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 61 kap. 5 § IL.

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelse*

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Förslaget att fordonsskatten ska brytas ut ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsschablonen är en följd av det nya bonus–malus-systemet. I promemorian Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon föreslås att bonus–malus-systemet ska gälla bilar av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. De nu föreslagna ändringarna i reglerna om beräkning av bilförmån bör gälla förmånsbilar som omfattas av det nya bonus–malus-systemet. Mot denna bakgrund föreslås 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 2017 eller tidigare eller för de bilar av tillverkningsår 2018 som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 juli 2018. För dessa bilar ingår fordonsskatten i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet och prisbasbeloppet ska därför vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp.

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

**Promemorians förslag:** Vid beräkning av värdet av bilförmån för vissa miljöanpassade bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare ska nybilspriset sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil.

**Skälen för promemorians 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 bilmodellens fordonsskatt.

Förslaget i denna promemoria om att fordonsskatten inte längre ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet utan tillkomma som en ytterligare 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.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 61 kap. 8 a § IL

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelse*

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 promemoria 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 har registrerats i vägtrafikregistret efter den 1 juli 2018.

## 6 Förmån av betald trängselskatt och infrastrukturavgifter

**Promemorians förslag:** Förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift ska inte ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet.

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

**Skälen för promemorians 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 finns inga privatekonomiska incitament att ta hänsyn till vid passage genom en betalstation för förmånstagaren. För att öka incitamenten för förmånstagare att begränsa sin privata körning bör betald trängselskatt och infrastrukturavgift 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. Det saknas vidare 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.

Om det i bilförmånen ingår förmån av väg-, bro- och färjeavgifter eller trängselskatt för förmånsbilen, ska 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).

Nivån på uttag av trängselskatt varierar beroende på tidpunkten för resan 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 utgår med olika belopp beroende på vilken tid passagen sker och vid vilken betalstation som passeras. Av administrativa skäl bör därför kostnaden för trängselskatt 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.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder 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.

## 7 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 7.1).

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 7.1). 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 registreras efter 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 promemorian "Ett 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, motverkar delvis denna ökning. Med 2017 års prisbasbelopp innebär minskningen av prisbasbeloppsdelen en minskning av förmånsvärdet med ca 1 200 kronor. 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 förmånsvärdena. 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 7.1 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 marginalskatt. 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 marginalskatt och 22 kronor vid 50 procents marginalskatt. 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 marginalskatt och 7 200 kronor vid 50 procents marginalskatt. 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 marginalskatt på 30 procent medför detta ökad inkomstskatt med 1,50 kronor respektive 2,70 kronor per passage. Vid 50 procents marginalskatt 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 registreras i vägtrafikregistret 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 7.2 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 3.2).

I bonus–malus-systemet kommer bilar, av fordonsår 2018 eller senare och som registreras i vägtrafikregistret 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 7.2 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
Diesebil, låg CO <sub>2</sub>	125	300 000	42 300	3 300	1 600
Diesebil, 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> = koldioxidutsläpp, FV = förmånsvärde. Beräkningarna är baserade på 2017 års prisbasbelopp, en statslåneränta på 0,5 procent samt de fordonsskatteförslag som återfinns i promemorian Ett 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 diesebil 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 diesebil 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 marginalsatt 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 förmångsgivare 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 förmångsgivare*

I den mån förmånsvärden ökar till följd av förslagen innebär det att kostnaderna ökar för förmångsgivarna. Höjda förmånsvärden medför att underlaget för socialavgifter ökar varvid de socialavgifter som dessa ska betala ökar. Vidare innebär förslagen att den administrativa bördan kan komma att påverkas. För att beräkna förmånsvärdet för en bilmodell kommer antalet uppgifter som behövs öka varvid den administrativa bördan kan förväntas öka. Om förmångsgivare 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 börda.

För förmångsgivare 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. För förmångsgivare som inte tar betalt av förmånstagare för trängselskatt och infrastrukturavgift innebär förslaget att den administrativa bördan ökar för såväl förmångsgivare som förmånstagare då dessa får en ny förmån att hantera.

Skatteverket begär i dag in uppgifter från generalagenter och biltillverkare om nya bilmodeller och nybilspriser. I den mån Skatteverket till följd av förslaget kommer begära in ytterligare uppgifter kan den administrativa bördan för dessa företag komma att öka något.

Förslaget kan också 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.

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

Hur den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män och den ekonomiska jämlikheten i stort påverkas av förslagen är svårbedömt av olika skäl. När det gäller förslaget om att trängselskatt och infrastrukturavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade värdet av bilförmån är det främsta skälet att det inte finns uppgifter om i vilken utsträckning arbetsgivare under gällande regler faktiskt betalar dessa för den anställdes privata resor med förmånsbil. I den mån så är fallet kommer förslaget innebära en ekonomisk försämring för förmånstagarna,

antingen via ökad beskattning eller genom ökade privata utgifter. Om arbetsgivarna fortsätter svara för dessa utgifter uppkommer effekten i form av ökad beskattning av förmånstagarna. Skulle arbetsgivarna i mindre utsträckning svara för dessa utgifter vid privata resor uppkommer effekten i stället i form av ökade privata utgifter. Detaljerade uppgifter om hur dessa utgifter betalas i dag saknas, men män är över-representerade bland de som har bilförmån. Av de som har bilförmån är ca 80 procent 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.

Svårigheterna att bedöma effekten på enskildas ekonomi av den föreslagna förändringen av bilförmånsberäkningen har sin grund i att effekten beror på hur förslaget påverkar framtida bilval. Vid oförändrade bilval bedöms förslaget leda till att bilförmånsvärdet för den genomsnittlige förmånstagaren ökar. 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. Förslaget kan emellertid förväntas påverka förmånstagarnas framtida bilval och därmed hur den enskildas ekonomi påverkas. De ändrade reglerna medför att förmånsvärdet och därmed skatteuttaget minskar för en del bilar och ökar för andra bilar. 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. Det är dock sannolikt att förslaget påverkar valet av förmånsbilar så att ökningen av det genomsnittliga förmånsvärdet på sikt delvis uteblir.

### *Effekter för miljön*

Den föreslagna förändringen av bilförmånsberäkningen innebär att förmånsvärdet av en bil av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras 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 lika. 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 miljöpåverkan och det förmånsvärde den betingar. Skillnaden i förmånsvärde mellan olika bilar blir speciellt tydligt under de tre första åren då fordonsskatten är förhöjd för bilar med koldioxidutsläpp över 95g/km enligt förslaget i promemorian 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 miljöbelastning stärks. Även incitamenten för förmånsgivaren att tillhandahålla förmånsbilar med mindre miljöbelastning 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 utsläpp bedöms förslaget ha positiva effekter för miljön.

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

#### *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 nybilspriser 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, den s.k. 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 inte automatisk tillgång till uppgifter som finns hos Transportstyrelsen. Skatteverket begär i dag in uppgifter från generalagenter och biltillverkare om nya bilmodeller och nybilspriser. Det kommer därför ankomma på Skatteverket att begära in de ytterligare uppgifter som behövs med anledning av förslaget. Förslaget innebär därför att Skatteverkets administrativa börda kommer att öka.

Skatteverket kommer att få vissa engångskostnader för att anpassa sitt systemstöd och för informationsinsatser om de nya reglerna. Förslaget medför även ökade kontroller för att kontrollera regelefterlevnaden.

Förändringarna kommer att ingå i den anpassning som årligen görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning. Utgångspunkten är att tillkommande kostnader bör hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

För de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget inte få några effekter.

## 8 Författningskommentar

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

#### 61 kap.

##### 5 §

I paragrafen regleras hur värdet av bilförmån ska beräknas. Beräkningen 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 även bilmodellens fordonsskatt ska inräknas i värdet av bilförmån. Med fordonsskatt avses fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227). Det är inte den faktiska fordonsskatten för förmånsbilen som ska inräknas i värdet av bilförmån, utan den fordonsskatt som åsätts för respektive bilmodell. Med bilmodell avses bilar av samma märke, variant och tillverkningsår (61 kap. 6 § IL).

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.

##### 5 a §

Av paragrafen, som är ny, framgår att utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade värdet av bilförmån enligt 5 §. En förmån i form av väg-, bro- och färjeavgifter samt trängselskatt ska beräknas till marknadsvärdet (61 kap. 2 §).

Hur förmån av betald trängselskatt ska beräknas om en förmånstagare under samma dygn gjort tjänsteresor, arbetsresor och privata resor med förmånsbilen framgår av avsnitt 6.

##### 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.

#### Övergångsbestämmelse 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 fordonsskatt inte ska tillkomma vid beräkning av värdet av bilförmån i 61 kap. 5 § första stycket för de bilar som är av tillverkningsår 2017 eller tidigare eller för de bilar av tillverkningsår 2018 som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 juli 2018. För dessa bilar ingår fordonsskatten i prisbasbeloppsdelen i schablonen och prisbasbeloppet ska därför vara 0,317 i stället för 0,29 prisbasbelopp.

Av *tredje punkten* framgår att bestämmelserna i 61 kap. 8 a § i den nya lydelsen ska tillämpas första gången för bilar som är av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. Ändringarna i paragrafen är en direkt följd av ändringen att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet och ska därför gälla för bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som har registrerats i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare.