

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

Yttrande över Justerad beräkning av bilförmån (promemoria)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

I sak anges förslaget innebära 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.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Som övergripande bakgrund anges att 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). I remissen anges också att 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.

Det görs en analys av hur dagens schablonberäkning fungerar. Därvid konstaterar förslagsställaren att personbilar minskar i värde med i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren. Det anges betyda 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 355000 kronor. Översatt i kronor anges det innebära att förmånsvärdet vid detta nybilspris underskattas med nästan 18000 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 ränterelaterade 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. Mot denna bakgrund lämnas förslaget i promemorian,

som anges syftar till att ta bort det oavsiktliga och generella skattemässiga gynnandet av bilförmån som nuvarande schablonberäkning innebär.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det anges i konsekvensutredningen att nuvarande regelverk innebär att bilförmån gynnas skattemässigt i förhållande till kontantlön och i förhållande till att ha motsvarande bil i privat ägo. Det beror dels på att nuvarande schablonberäkning för förmånsvärdet underskattar de privata kostnaderna av bilinnehavet, dels på den miljöstyrning som finns i regelverket. Det anges att om förslaget inte genomförs kommer det även fortsättningsvis finnas en betydande skattemässig skillnad mellan den som har förmånsbil och den som endast erhåller kontantlön. Vidare anges att 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 förordas bedöms emellertid av förslagsställaren vara den lösning som uppnår syftet med minst ingrepp i lagstiftningen. Det anges att det finns anledning att göra en översyn framöver av regelverket för bilförmån, främst i syfte att förenkla för arbetsgivare, arbetstagar och för Skatteverket.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilken effekt förslagsställaren bedömer att det blir av om ingen reglering enligt förslaget kommer till stånd. Vidare framgår att det skulle kunna finnas alternativa lösningar som inte bygger på schablonmässig beräkning av det slag som gäller i dagens regelverk. Dessa beskrivs inte vidare. Det förklaras emellertid att en fördel med att välja det förslag som regelgivaren förordar är att det uppnår syftet med minst ingrepp i den befintliga lagstiftningen. Därav är det, såvitt Regelrådet kan förstå, möjligt att motsatsvis sluta sig till att andra lösningar skulle kräva större ingrepp. Det skulle ha kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens om resonemanget om alternativa lösningar hade utvecklats något. Befintlig beskrivning klargör emellertid varför alternativa lösningar som bygger på annan logik än den som kännetecknar dagens regelverk väljs bort och det kan anses tillräckligt.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Inget anges i remissen om förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

En konsekvensutredning ska innehålla en bedömning avseende det aktuella förslagets överensstämmelse med EU-rätten, något som kan göras i all korthet. Om bedömningen är att koppling saknas till EU-rätten ska detta anges. När sådan information saknas är konsekvensutredningen ofullständig i detta avseende.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I remissen anges att ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021. Vidare anges att 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

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. I konsekvensutredningen anges vidare att det inte bedöms finnas behov av några särskilda informationsinsatser vid reglernas införande.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka överväganden som har gjorts vid fastställandet av tidpunkt för ikraftträdande och att behov av tid för anpassning för förmånstagare och förmånsgivare i vissa fall har vägts in. Det skulle ha kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens om det utöver bedömningen att särskilda informationsinsatser inte behövs också hade angetts något om skälen för denna bedömning. Befintlig information är emellertid tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges följande. 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 tas även upp effekter för fordonsmarknaden i konsekvensutredningen. Den beskrivning av berörda företag som finns i konsekvensutredningen är emellertid endast den som refererats ovan.

Regelrådet gör följande bedömning. Det skulle ha förbättrat konsekvensutredningens transparens om det också hade funnits uppgifter om företag som ägnar sig exempelvis försäljning av bilar, eftersom det anges i konsekvensutredningen att vissa effekter på nybilsförsäljning kan uppstå. De företag som påverkas direkt av förslaget borde såvitt Regelrådet kan förstå likväl vara de som erbjuder bilförmåner för sina anställda och dessa företag har beskrivits. Sammantaget finner Regelrådet beskrivningen tillräcklig även om det hade varit önskvärt även med en tydligare beskrivning av företag som är verksamma på fordonsmarknaden i andra egenskaper än som bilköpare.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget innebär att företags och andra förmånsgivares kostnader för bilförmåner kan komma att öka. Detta anges bero på att kostnaden för själva förmånen ökar. I den mån förmånsvärden ökar till följd av förslaget innebär det att kostnaderna ökar för förmånsgivarna. Detta anges bero på att höjda förmånsvärden medför att underlaget för socialavgifter ökar varvid de socialavgifter som ska betalas ökar. Om exempelvis förmånsvärdet ökar med 10000 kronor medför detta att socialavgifterna ökar med 3142 kronor om det är arbetsgivaravgifter som ska betalas. Socialavgifterna får dras av och nettokostnadsökningen anges bli 2495 kronor. För den förmånsgivare som tillhandahåller en ny förmånsbil med ett förmånsgrundande pris på 350000 kronor anges nettokostnadsökningen bli ca 4340 kronor per år, givet att bilen ersätter en tidigare förmånsbil med samma förmånsgrundande pris.

I en tabell redovisas den offentligfinansiella effekten av förändrad bilförmån. Av denna tabell kan utläsas att en total nettoeffekt i ökade skatteintäkter på 2,33 miljarder kr (varaktig effekt). Denna effekt bygger emellertid på förutsättningen att beteenden hos anställda och arbetsgivare inte förändras. Förslagsställaren redovisar även ett räkneexempel givet att 10 procent av dagens förmånshavare till följd av förslaget skulle avstå från bilförmån. Givet denna och några ytterligare angivna förutsättningar bedöms ökningen av skatteintäkterna på lite sikt bli ca 1,1 miljarder kr¹.

Förslagets effekter på förmångsgivarnas administrativa börda bedömer förslagsställaren vara försumbar. När en ny förmånsbil tas i bruk måste förmångsgivaren ta reda på gällande förmånsvärde för bilen så att detta kan deklarerar i den månatliga arbetsgivardeklarationen. Skatteverket har ett webbaserat beräkningsverktyg för bilförmånsvärden. Så snart detta verktyg är uppdaterat för de nya reglerna, anges det inte finnas någon skillnad för förmångsgivaren 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 förmångsgivare. 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.

Det anges också vissa effekter på fordonsmarknaden, som Regelrådet refererar nedan i avsnitt om påverkan på konkurrensförhållandena.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns beskrivningar av hur förslaget kan påverka kostnaden för att erbjuda bilförmån per företag. Den mer övergripande beskrivningen av offentligfinansiella effekter visar såvitt Regelrådet kan förstå effekten för det totala antalet bilförmåner. Totalsiffrorna för ökning av skatteintäkter under olika förutsättningar ger också en viss ledning av hur stor effekten kan bli för alla som berörs av bilförmåner, eftersom ökade skatteintäkter för staten rimligen måste ha sin motsvarighet i ökade skattekostnader för den som betalar skatten². När det gäller dessa kostnadsförändringar är beskrivningen tillräckligt tydlig. Det finns också information om påverkan på förmångsgivarnas administrativa börda. Det framgår av beskrivningen att denna – så snart Skatteverkets webbverktyg är uppdaterat – bedöms vara försumbar. Taget för sig finner Regelrådet att ett ord som "försumbar" kan tolkas på ett flertal sätt och därför inte är särskilt tydligt. Förslagsställaren har emellertid förklarat förutsättningarna för bedömningen (och ordvalet) på ett sådant sätt att innebörden blir klar. Det finns också uppgifter i konsekvensutredningen om hur nybilsförsäljning kan påverkas. Detta finner Regelrådet kan ses som en beskrivning av verksamhetspåverkan för företag som säljer bilar på fordonsmarknaden. Det finns således en viss beskrivning av verksamhetspåverkan i form av försäljningsintäkter. Det resonemang som förslagsställaren för i detta avseende hör emellertid enligt Regelrådets bedömning begreppsmässigt närmast ihop med konkurrensförhållanden och därför kommenteras detta inte ytterligare i detta avsnitt.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags tidsåtgång, kostnader och verksamhet godtagbar.

¹ Se sidorna 17-18 i remiss för tabell och beskrivning i övrigt.

² Här kan noteras att de förändringar som är relevanta för företag är påverkan på socialavgifter och den effekt på bolagsskatten som är förknippad med dessa.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges följande. 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 enligt förslagsställaren anses jämnas ut mellan bilbranschen och andra branscher.

Specifikt avseende fordonsmarknaden anges följande. Antalet nyregistrerade personbilar uppgick under 2019 till 367000, 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 45000 och motsvarade därmed 12 procent av de nyregistrerade personbilarna. Enligt kontrolluppgifter för 2018 fanns omkring 58000 förmånsbilar av årsmodell 2018 och 69000 av årsmodell 2017. Detta innebär att förmånsbilar svarar för uppskattningsvis 15–20 procent av nybilsförsäljningen. De ökade förmånsvärdena som förslaget innebär anges kunna 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 anges emellertid innebära ett fortsatt gynnande av försäljningen av miljöanpassade bilar i form av den permanenta nedsättningen av nybilspriset. Klimatbonusen i bonus–malussystemet innebär en ytterligare stimulans för köp av särskilt miljöanpassade bilar för såväl företag som privatpersoner. 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. Det anges att 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 bilmaknaden bedöms av förslagsställaren 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. Den procentuella undervärderingen av förmånsvärdet anges vara mindre för bilar i det lägsta prissegmentet jämfört med bilar omkring det genomsnittliga priset (ca 360000 kronor). Det anges vidare att förmånsvärdet vid nybilspriser över 650000 kronor överskattas med nuvarande regler. Detta kan ses som att bilförsäljare som i huvudsak marknadsför bilar i de lägre och högre prissegmenten missgynnas av nuvarande regler, i förhållande till bilförsäljare som marknadsför bilar i medelprisklassen. En korrekt värdering av bilförmån i alla prisklasser tar enligt förslagsställaren bort denna snedvridning.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen är överlag utförlig och tydlig. Regelrådet finner emellertid att redovisningens kvalitet hade kunnat förbättras av om påverkan på bilhandeln hade beskrivits mer utförligt.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Som angetts ovan har förslagsställaren angett att förslaget kan upplevas som förvirrande för vissa förmånstagare.

Regelrådet gör följande bedömning. Exempel på sådant som Regelrådet finner kan hänföras till kategorin påverkan i andra avseenden är s.k. "irritationskostnader". Den ovan nämnda förvirringen kan anses höra till samma kategori påverkan, med en viss effekt som inte nödvändigtvis kan kvantifieras eller monetariserats men ändå kan ha någon betydelse.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att inte bedöms finnas skäl att ta särskild hänsyn till småföretag vid reglernas utformning eftersom de är av generell art och påverkar förmånsgivare på samma sätt, oavsett storlek.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är visserligen fallet att reglernas utformning är generell. Att en bestämmelse inte i sig innehåller någon form av särbehandling av berörda företag innebär emellertid inte att det är säkert att alla företag som berörs av den påverkas på samma sätt. En kostnadsförändring på samma nivå i absoluta tal kan påverka företag olika, beroende på företagets storlek. Det framgår av beskrivningen av berörda företag att det finns variation i företagets storlek och att det finns små företag i målgruppen. Regelrådet noterar att det visserligen har angetts förhållandevis små kostnadsförändringar för företagen till följd av förslaget, vilket skulle kunna betyda att påverkan är samma eller åtminstone mycket likvärdig för alla företag. Det är emellertid inte uppenbart att så är fallet och därför kan inte förslagsställarens beskrivning anses vara tillräcklig. Större tydlighet hade varit motiverad.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att redovisningen i samtliga avseenden utom två håller tillräcklig kvalitet. De brister som finns i beskrivningen av särskild hänsyn till små företag är inte av en sådan betydelse att de blir avgörande för helhetsbedömningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 13 januari 2021.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande