

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

# Skattefrihet för alkohol i förmånsbilar

Juni 2010

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	4
2 Bakgrund .....	5
2.1 Promemorians förslag och syfte.....	5
2.2 Nollvisionen som ett mål för trafiksäkerheten .....	5
2.3 Alkolås som en del i nollvisionen .....	5
2.4 Riksdagens tillkännagivande om alkolås i förmånsbilar .....	6
3 Skattefrihet för alkolås i förmånsbilar .....	7
3.1 Gällande rätt.....	7
3.1.1 Vad är bilförmån? .....	7
3.1.2 Vad är extrautrustning? .....	7
3.1.3 Vad är ett alkolås? .....	8
3.2 Alkolås undantas vid förmånsvärderingen.....	9
4 Konsekvensanalys .....	10
4.1 Offentligfinansiella effekter .....	10
4.2 Effekter för myndigheter och företag.....	11
5 Författningskommentar.....	12

## Sammanfattning

I promemorian föreslås att det införs en regel som innebär att alkolås inte ska betraktas som sådan extrautrustning som höjer förmånsvärdet vid värdering av bilförmån. Förslaget är en del i strategin för att stimulera till att alkolås blir mer accepterat och använt i samhället.

Den nya bestämmelsen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011.

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

Härigenom föreskrivs att 61 kap. 8 § inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **61 kap.** **8 §**

Vid beräkning av förmånsvärdet ska anskaffningsutgiften för eventuell extrautrustning som ingår i förmånen läggas till nybilspriset. *Detta* gäller dock inte om nybilspriset beräknats enligt 7 §.

Vid beräkning av förmånsvärdet ska anskaffningsutgiften för eventuell extrautrustning som ingår i förmånen läggas till nybilspriset, dock inte *anskaffningsutgiften för anordning som hindrar att bilen startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften (alkolås).*

*Första stycket* gäller inte om nybilspriset beräknats enligt 7 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011 och tillämpas första gången vid 2012 års taxering.

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

## 2 Bakgrund

### 2.1 Promemorians förslag och syfte

I 2010 års ekonomiska vårproposition aviserades att regeringen i budgetpropositionen för 2011 avser att återkomma till riksdagen i frågan om att skattebefria alkoholås i förmånsbilar, och att ett sådant förslag kommer att remissbehandlas innan dess (prop. 2009/10:100 s. 179).

I denna promemoria presenteras ett förslag som innebär att alkoholås inte ska betraktas som sådan extrautrustning som höjer förmånsvärdet vid värdering av bilförmån. Förslaget är en del i strategin för att stimulera till att alkoholås blir mer accepterat och använt i samhället.

Den nya bestämmelsen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011.

### 2.2 Nollvisionen som ett mål för trafiksäkerheten

År 1997 beslutade riksdagen att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av olyckor inom vägtransportssystemet, den s.k. nollvisionen (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11).

Målet att ingen alkohol ska förekomma i trafiken har länge varit centralt i den svenska alkoholpolitiken. I en nationell handlingsplan från början av 2000-talet anges detta som ett särskilt prioriterat delmål. För att uppnå detta delmål uttalades att insatserna för att förebygga de alkoholrelaterade olyckorna i trafiken behöver förstärkas och antalet rattfylleribrott minskas.

År 2006 beslutade riksdagen om en nationell alkoholhandlingsplan för att förebygga alkoholskador (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 2005/06:156). Här anges återigen som ett särskilt prioriterat delmål att alkohol inte ska förekomma i trafiken.

### 2.3 Alkoholås som en del i nollvisionen

#### *Ökad användning av alkoholås*

För att minska alkoholens skadeverkningar i trafiken finns bl.a. låga promillegränser och slumpvisa alkoholkontroller. Regeringen arbetar även för att få till stånd en ökad användning av alkoholås: Dels genom förbättrade system för alkoholås till dömda rattfyllerister och stegvis införande av alkoholås i yrkesmässiga person- och godstransporter (2007 års alkoholåsstrategi), dels genom att Sverige inom EU arbetar för alkoholås som standard i alla nya privata fordon. Sverige arbetar också för en utveckling av teknik som förhindrar att motorfordon kan köras av förare som är påverkade av t.ex. alkohol. Målsättningen är att sådan teknik på sikt blir standard i alla bilar (se prop. 2007/08:10, s. 72 och 2008/09:60 s. 92 f.).

I förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor ställs krav på statliga myndigheters upphandling och leasing av fordon både vad gäller miljö och trafiksäkerhetsutrustning. För att den statliga fordonsparken successivt ska förse med alkoholås finns krav på att de bilar som köps in eller leasas i största möjliga utsträckning ska vara utrustade med alkoholås och man ska eftersträva att minst 75 procent av fordonsflottan har alkoholås 2012.

### *Utredningar om alkoholås*

Alkoholåsutredningen har i delbetänkandet Alkoholås – nyckel till nollvisionen (SOU 2005:72) och i slutbetänkandet Öppna möjligheter med alkoholås (SOU 2006:72) föreslagit att en rad åtgärder vidtas för att öka acceptansen för och användningen av alkoholås. En av åtgärderna är att värdet av ett alkoholås inte ska beaktas vid värdering av bilförmån (se SOU 2006:72 s. 54 ff.). De remissinstanser som yttrade sig över förslaget var positivt inställda (dnr N2005/7072/TR). Betänkandet har inte lett till någon lagstiftning.

2007 års körkortsutredning har föreslagit att det ska vara möjligt för personer med alkoholproblem att få körkortsinnehavet villkorat av alkoholås även om de inte har gjort sig skyldiga till rattfylleribrott (se SOU 2008:130 En reformerad körkortslagstiftning – genomförandet av tredje körkortsdirektivet, s. 284). Regeringen har april 2010 överlämnat en proposition till riksdagen om bland annat förändringar av läkares plikt att anmäla medicinskt olämpliga körkortshavare till Transportstyrelsen. Betänkandet bereds i övriga delar inom Regeringskansliet

2008 års alkoholåsutredning har föreslagit ett nytt system med alkoholås för rattfyllerister (se SOU 2008:84 Alkoholås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi). Syftet med förslaget är bl.a. att inkludera så många som möjligt i systemet. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

## 2.4 Riksdagens tillkännagivande om alkoholås i förmånsbilar

Riksdagen har tillkännagett som sin mening att alkoholås som är monterade i förmånsbilar inte ska påverka värdet av bilförmånen (bet. 2006/07:SkU10, rskr. 2006/07:114). Riksdagen anger att regeringen bör se över reglerna på detta område och återkomma till riksdagen. Bakgrunden till tillkännagivandet är bl.a. att ett stort antal personer varje år dör eller skadas i alkoholrelaterade trafikolyckor. Allt måste därför göras för att få bort alkoholpåverkade förare från våra vägar. Ett steg i den riktningen är att förse fordon med alkoholås. Riksdagen har därefter gjort ytterligare uttalanden i frågan (se bet. 2008/09:SkU25 s. 17, riksdagens prt. 2008/09:87 och bet. 2008/09:KU21 s. 11, rskr 2008/09:285).

## 3 Skattefrihet för alkoholås i förmånsbilar

### 3.1 Gällande rätt

#### 3.1.1 Vad är bilförmån?

En förmån som någon erhåller på grund av tjänst ska enligt huvudregeln i inkomstskattelagen (1999:1229) tas upp som intäkt i inkomstslaget tjänst (se 11 kap. 1 §).

Bilförmån uppkommer när en skattskyldig för privat bruk i mer än ringa omfattning använder en bil som tillkommer honom eller henne på grund av anställning, uppdragsförhållande eller annan liknande grund. Med ringa omfattning avses enligt förarbetena ett fåtal tillfällen per år och en sammanlagd körsträcka på högst 100 mil (se prop. 1993/94:90 s. 93).

Reglerna om värdering av bilförmån finns i 61 kap. 5–11 samt 18, 19 och 19 b §§ inkomstskattelagen. Dessa värderingsregler gäller även vid uttag i form av användande av bil som ingår i näringsverksamhet (se 22 kap. 7 § andra stycket).

Förmån av fri eller delvis fri bil beräknas på ett visst schabloniserat sätt. Vid beräkningen används bl.a. bilmodellens nybilspris. Bilförmånsreglerna syftar till att förmånsvärdet för en bil ska motsvara vad det skulle kosta att privat ha en likadan bil utrustad på motsvarande sätt.

#### 3.1.2 Vad är extrautrustning?

Vid beräkning av förmånsvärdet ska till nybilspriset läggas anskaffningsutgiften för eventuell extrautrustning som ingår i förmånen (se 61 kap. 8 § inkomstskattelagen). Utrustning som ingår i nybilspriset utgör alltså inte extrautrustning.

Som extrautrustning räknas alla tillval av utrustning som har samband med bilens funktion eller den åkandes komfort och förströelse (se prop. 1986/87:46 s. 16). Undantag bör dock göras för anordning som betingas av sjukdom eller handikapp hos förmånstagaren (se a. prop. s. 17).

1994 slopades det fribelopp om 20 000 kronor för extrautrustning som fanns tidigare. I samband med slopandet framfördes från vissa remissinstanser att viss säkerhetshöjande utrustning borde undantas från beskattning. Den dåvarande regeringen fann emellertid att det var svårt att avgöra vad som är sådan säkerhetsutrustning som ska undantas. För att undvika gränsdragningsproblem och även för att inte förhindra att sådan utrustning blev standard på svenska bilar, infördes ingen undantagsregel för säkerhetshöjande utrustning (se prop. 1993/94:90 s. 89 f.).

Skatteverket har i fråga om extrautrustning uttalat följande i sina allmänna råd A 2008:26 s. 3 ff.

Extrautrustning kan vara antingen fast monterad på bilen eller monterad på ett sådant sätt att den lätt går att avlägsna, men är avsedd att användas på fordonet.

Det bör sakna betydelse för vilket ändamål utrustningen anskaffats, t.ex. för bilens funktion, körsäkerhet eller för de resandes bekvämlighet. Exempel på extrautrustning (om den inte redan ingår i nybilspriset för bilmodellen): automatisk växellåda, antispladd- och antispinnsystem, nivåreglering, farthållare,

extraljus, luftkonditionering, klimatanläggning, sollucka, eljusterbara säten, elektriska fönsterhissar, eluppvärmd vindruta, elmanövrerade backspeglar, airbag, sidokrockskydd, dragkrok, vinterdäck, motorvärmare, kupévärmare, centrallås, alkolås, larmanordning, takräcke, lastbox, bilbarnstol, metalllicklack, tonade rutor, läderklädsel, personlig bilskylt, radio, bandspelare, CD/DVD-spelare, bränsledator, färddator, väg- och trafikinformationssystem, GPS-navigatör.

Skatteverket betraktar alltså alkolås som sådan extrautrustning som ska höja bilförmånsvärdet om värdet inte redan ingår i nybilspriset. Anledningen är att ett alkolås kan vara till nytta för alla bilförare, och inte bara för den som har alkoholproblem och att det kan vara av intresse både i tjänsten och privat (se Skatteverkets ställningstagande 2004-10-18).

### **3.1.3 Vad är ett alkolås?**

Alkolås är en teknik som kan användas i fordon för att förhindra rattfylleri. Den teknik som beskrivs nedan används både för personer som har körkort villkorat av alkolås på grund av rattfylleri och av företag, organisationer och myndigheter för att garantera nyktra förare.

Med den teknik som finns i dag måste föraren före start blåsa i ett munstycke och utandningsluften kontrolleras. Finns det alkohol i utandningsluften över den gräns som alkolåset har ställts in på, t.ex. 0,10 mg alkohol per liter utandningsluft (motsvarar 0,2 promille alkohol i blodet) går motorn inte att starta. Nya tekniker som inte kommer att kräva blåsning i munstycke är under utveckling.

Alkolåset består även av en mikrodator som i sitt minne lagrar uppgifter om startförsök, eventuell alkoholförekomst och eventuella försök att manipulera systemet. För att förhindra att föraren konsumerar alkohol sedan motorn startats och för att förhindra att någon annan blåser i munstycket så att föraren själv kan köra bilen, kan alkolåset efter slumpmässiga tidsintervall kräva nya prov av utandningsluft under färden. För att inte äventyra trafiksäkerheten får då föraren en tid till sitt förfogande för att lämna ett nytt prov, s.k. återblås. Återblås används normalt i systemet med alkolåsvillkorade körkort till rattfyllerister.

Alkolåset kan utformas med olika system som förhindrar manipulation såsom att föraren använder pump, ballong eller dylikt för att kringgå kontrollen. Systemen kan mäta utblåsningsluftens temperatur, flöde, tryck och luftfuktighet, tvinga föraren att blåsa på ett mycket väl definierat sätt vad avser tryck och volym eller tvinga föraren att producera ett väl definierat ljud samtidigt som han eller hon blåser. Detta gör det svårt att starta och köra bilen genom att låta någon annan blåsa i alkolåset. Det är också viktigt att alkolåset integreras säkert till bilens funktioner för att förhindra att alkolåsfunktionen förbikopplas.



## 3.2 Alkolås undantas vid förmånsvärderingen

**Promemorians förslag:** Inkomstskattelagens bestämmelser om värdering av bilförmån tillförs en regel som innebär att extrautrustning i form av alkolås ska undantas vid förmånsvärderingen.

### Skälen för promemorians förslag

#### *Fler alkolås ger ökad trafiksäkerhet*

För att minska alkoholens skadeverkningar i trafiken finns i Sverige bl.a. låga promillegränser och slumpvisa alkoholkontroller. Regeringen arbetar även för att få till stånd en ökad användning av alkolås. Den långsiktiga ambitionen är alkolås i alla fordon.

Företrädare för fordons- och alkolåsindustrin har emellertid i samtal med den tidigare Alkolåsutredningen framhållit att en svårighet i arbetet med att förbättra alkolåsens tekniska standard och göra dem enklare och billigare för konsumenterna är bl.a. den förhållandevis begränsade marknaden som finns för alkolås här i landet. Utredningen drog därför slutsatsen att en snabbare utveckling av alkolås till att med hög tillförlitlighet bli enklare att handha samt billigare att köpa och underhålla, förutsätter att marknaden för alkolås breddas betydligt (se SOU 2006:72 s. 80). Denna bedömning får anses rimlig.

#### *Hur uppnå fler alkolås?*

I Sverige finns ca 4,8 miljoner personbilar, bussar och lastbilar i trafik. Antalet alkolås i den yrkesmässiga trafiken har successivt ökat sedan 1999 för att i dagsläget omfatta ca 45 000 enheter i kollektiv- och yrkestrafiken.

Det är endast ett begränsat antal privata bilar som är utrustade med alkolås. Som en förklaring anges att det inte finns något marknadstryck på samma sätt som när det gäller yrkestrafiken, där alkolås används som ett kvalitetssäkringsverktyg för att förhindra rattfylleri.

Vad gäller alkolås i förmånsbilar har den tidigare Alkolåsutredningen dragit slutsatsen att de dittillsvarande erfarenheterna visar att den allmänt sett förbättrade trafiksäkerhet, som blir resultatet av en mer utbredd användning av alkolås, inte är ett tillräckligt starkt argument för att de anställda ska vara intresserade av alkolås i sina förmånsbilar (se SOU 2006:72 s. 100). Utredningen ansåg därför att en ökad användning av alkolås i förmånsbilar förutsätter att skattereglerna utformas på ett sådant sätt som innebär att en förmånsbil med alkolås åsätts samma förmånsvärde som en förmånsbil utan alkolås (se a.a. s. 102). De remissinstanser som yttrat sig över förslaget är överlag positivt inställda.

#### *Slopad förmånsbeskattning av alkolås*

Varje år dör eller skadas ett stort antal personer i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som riksdagen framhållit bör därför allt göras för att få bort alkoholpåverkade förare från våra vägar. Ett steg i den riktningen är

att förse fordon med alkolås. Alkolås bör därför undantas från sådan extrautrustning som höjer förmånsvärdet vid värderingen av bilförmån. Ett sådant undantag bör också, i förhållande till i dag, öka intresset för anställda att vilja ha alkolås i sina förmånsbilar samt leda till att marknaden för alkolås breddas. Undantaget ligger därtill i linje med 2007 års alkolåsstrategi.

### *Definitionen av ett alkolås*

I dag pågår en försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse för personer som har dömts för rattfylleribrott. Försöket innebär att rätten att köra ett körkortspliktigt fordon under en villkorstid är begränsad till att gälla enbart bl.a. om fordonet är utrustat med ett godkänt alkolås (se 6 § första stycket 1 och 2 lagen [1998:489] om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse). Med alkolås avses en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften (se 2 § andra stycket). Samma definition används även i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor (se 2 §).

Definitionen har utformats med syftet att vara tekniskt neutral, med anledning av den snabba tekniska utvecklingen på området. Det är därför lämpligt att samma definition används i nu aktuell skattebestämmelse.

### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändringar i 61 kap. 8 § inkomstskattelagen.

## 4 Konsekvensanalys

### 4.1 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om skattefrihet för alkolås i förmånsbilar innebär en försvagning av de offentliga finanserna dels genom att den beräknade inkomstskatten på förmånsvärdet sjunker, dels genom att underlaget för arbetsgivaravgifter sjunker i motsvarande mån, dels eftersom de högre löpande kostnaderna för bilar utrustade med alkolås minskar arbetsgivarnas beskattningsunderlag.

Ett alkolås av god kvalitet kostar 12 000 kronor. Det finns också integrerade alkolåssystem som går att få som tillval. Dessa håller en lägre kostnad på 8 000 kronor (se prop. 2008/09:60 s. 90).

Enligt Skatteverkets program för bilförmånsberäkning höjer ett alkolås värt 12 000 kronor förmånsvärdet med 1 400 kronor per år (117 kronor per månad) för en Volvo V50 T5 tillverkningsår 2010 och med nybilspriset 265 000 kronor. Om man räknar med en genomsnittlig marginalskattesats på 38,05 % betalar förmånstagaren 533 kronor mer i skatt per år med ett alkolås, än utan ( $1\,400 \cdot 0,3805 = 533$ ).

Arbetsgivaren betalar ca 440 kronor mer i arbetsgivaravgifter per år med alkolås, än utan ( $1\,400 \cdot 0,3142 = 440$ ). Arbetsgivarens kostnader för service är 1 000 kronor högre per år för en bil med alkolås (se a. prop.)

Både servicekostnader och arbetsgivaravgifter är dock avdragsgilla vid inkomsttaxeringen.

I dag påverkas företagens skatter ytterst lite av att förmånsbilen är utrustad med alkolås eftersom ökade arbetsgivaravgifter (440 kronor) motsvaras av minskade bolagsskatter i ungefär lika stor utsträckning ( $(1\ 000+440)*0,263=379$ ). Arbetsgivaren måste dock betala de högre servicekostnaderna. För en bil med alkolås som ska undantas vid förmånsvärderingen, och där arbetsgivaren betalar bolagsskatt, betalar arbetsgivaren 263 kronor lägre bolagsskatt per år när bilen är utrustad med alkolås ( $0,263*1\ 000=263$ ).

År 2010 beräknas antalet förmånsbilar vara 230 000. Det finns inga uppgifter om hur många förmånsbilar som i dag är utrustade med alkolås, men antalet bör vara starkt begränsat. Varje bedömning av antalet berörda bilar och därmed av skatte- och avgiftsbortfallet blir därför osäker. Taket för kostnaden för skattefrihet kan uppskattas utifrån att alla förmånsbilar förses med alkolås. Skatteintäkterna från arbetsgivarna skulle minska med 324 kronor ( $440-379+263=324$ ) per år och bil som utrustas med alkolås och fysiska personers inkomstskatt skulle minska med 533 kronor per år och bil som utrustas med alkolås. Om alla förmånsbilar utrustas med alkolås blir skatteintäkterna ca 197 miljoner kronor lägre om alkolås inte ingår vid beräkningen av förmånsvärdet ( $230\ 000*533+230\ 000*324=197\ 110\ 000$ ). Denna beräkning utgör alltså ett uppskattat tak för kostnaderna och utgår från ett alkolås till en kostnad av 12 000 kronor i en Volvo V50 av tillverkningsår 2010 och med nybilspriset 265 000 kronor samt att berörda företag betalar bolagsskatt. På lång sikt kan ett rimligt antagande vara att 5 procent av förmånsbilarna utrustas med alkolås. Vid ett sådant antagande uppgår de offentligfinansiella kostnaderna till ca 10 miljoner kronor per år.

Frågan om finansiering av förslaget återkommer regeringen till i budgetpropositionen för 2011.

## 4.2 Effekter för myndigheter och företag

Förslaget att införa skattefrihet för alkolås vid värderingen av bilförmån bedöms för Skatteverkets del medföra vissa informationsinsatser i form av t.ex. att i anslutning till programmet för bilförmånsberäkning på webben informera om att alkolås inte ska tas med som extrautrustning. Detta arbete bör ingå i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller ändrad lagstiftning. Eventuella merkostnader för Skatteverket får hanteras inom befintliga ramar.

För de *allmänna förvaltningsdomstolarna* bedöms förslagen inte få någon budgetpåverkan.

Vid beräkningen av bilförmånsvärdet använder sig *arbetsgivarna* vanligen av Skatteverkets program för bilförmånsberäkning som finns på verkets hemsida. Arbetsgivaren väljer först via sökning bilmärke och tillverkningsår och sedan via sökning aktuell bilmodell. Därefter lägger arbetsgivaren i en särskild ruta till värdet av extrautrustning, varvid man i dag måste komma ihåg att alkolås utgör extrautrustning och veta hur mycket det kostar.

Den föreslagna undantagsregeln för bilar med alkolås innebär att arbetsgivaren i stället ska komma ihåg att alkolås *inte* utgör extrautrustning. Denna information bör framgå i anslutning till programmet för bilförmånsberäkningen. I de fall det även finns annan extrautrustning på bilen, behöver arbetsgivaren veta hur mycket alkolåset kostar, så att värdet av den skattepliktiga extrautrustningen blir korrekt. I de fall det inte finns någon övrig extrautrustning kan arbetsgivaren bortse från rutan för extrautrustning.

Totalt sett bedöms den administrativa bördan för arbetsgivaren som oförändrad jämfört med i dag.

## 5 Författningskommentar

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

### **61 kap.**

#### 8 §

I *första stycket* görs ett tillägg med innebörden att anskaffningsutgiften för ett alkolås inte ska beaktas vid beräkning av förmånsvärdet. Alkolåset blir alltså skattefritt. Definitionen av alkolås är utformad med 2 § förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor respektive 2 § andra stycket lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse respektive som förebilder.

Första styckets sista mening flyttas till ett eget *andra stycke* samtidigt som en redaktionell ändring görs.

### **Ikraftträdande m.m.**

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2011 och tillämpas första gången vid 2012 års taxering.