SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:424

av David Josefsson (M)

Tydligare regelverk för förmånsbeskattning vid test- och utvecklingsverksamhet inom fordonsindustrin

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att utreda reglerna för bilförmånsbeskattning i syfte att säkerställa att fordon som används som arbetsredskap inom dokumenterad forsknings-, test- och utvecklingsverksamhet inte förmånsbeskattas som om de vore fordon avsedda för privat bruk och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige har en lång tradition som framstående fordonsnation. Den svenska fordonsindustrin är en av landets viktigaste industrigrenar och har stor betydelse för sysselsättning, export, forskning och teknisk utveckling. Företag som Volvo Cars, AB Volvo och Scania, tillsammans med ett stort antal underleverantörer och teknikföretag, utgör ett internationellt konkurrenskraftigt industriellt ekosystem.

Fordonsindustrin genomgår samtidigt en av de största teknikomställningarna i sin historia. Elektrifiering, digitalisering, automatisering och utvecklingen av mjukvarudefinierade fordon förändrar i grunden hur fordon konstrueras, utvecklas och

används. Parallellt med detta blir tillverkningen alltmer regionaliserad och automatiserad.

Den utvecklingen innebär också att fordonsindustrins ekonomiska avtryck förändras. Från att fokus legat på var tillverkning av fordonskomponenter och fordon sker är den relevanta frågan ur ett nationalekonomiskt och arbetsmarknadsmässigt perspektiv var forskning och utveckling sker.

För att Sverige även fortsättningsvis ska vara ett ledande land inom fordonsutveckling krävs goda och konkurrenskraftiga förutsättningar för forskning, innovation och teknisk utveckling.

En central del av fordonsindustrins forsknings- och utvecklingsverksamhet är möjligheten att testa nya fordon och tekniska lösningar under verkliga förhållanden. Det räcker inte att genomföra tester i laboratorier eller på särskilda provbanor. Nya tekniska system behöver också utvärderas i vardagliga trafikmiljöer, under varierande väderförhållanden och i olika användarsituationer. Detta gäller inte minst utvecklingen av eldrivna och mjukvarudefinierade fordon, där omfattande tester är avgörande för att säkerställa funktionalitet, tillförlitlighet och trafiksäkerhet.

Sådan testverksamhet genomförs ofta av anställda som inom ramen för sina arbetsuppgifter använder fordon som ännu inte är färdigutvecklade eller produktionsklara. Fordonen kan ha begränsad funktionalitet, innehålla tekniska system under utveckling och vara föremål för kontinuerlig datainsamling och utvärdering. Användningen sker då i första hand för att tillgodose arbetsgivarens behov av forskning och utveckling, snarare än för att ge den anställde en privatekonomisk förmån.

Dagens regler för bilförmånsbeskattning är emellertid inte särskilt utformade med hänsyn till denna typ av verksamhet. Regelverket tar i huvudsak sikte på situationer där en anställd har möjlighet att använda en bil för privata ändamål. När samma regler tillämpas på fordon som används inom forsknings- och utvecklingsverksamhet kan det uppstå gränsdragningsproblem.

Det finns därmed en risk att anställda som deltar i dokumenterad testverksamhet förmånsbeskattas trots att användningen av fordonet i allt väsentligt är en del av deras arbete. Det kan innebära en privat skattekostnad för den anställde och samtidigt försvåra för företagen att bedriva nödvändig utvecklingsverksamhet.

Problematiken har bland annat aktualiserats av Volvo Cars, som bedriver en omfattande forsknings- och utvecklingsverksamhet i Göteborg och Sverige. Företaget har uppmärksammat behovet av större tydlighet kring under vilka förutsättningar fordon

som används i test- och utvecklingsverksamhet ska betraktas som arbetsredskap i stället för förmånsbilar.

Frågan är dock principiellt betydligt bredare än ett enskilt företag. Motsvarande problem kan uppstå hos andra fordonstillverkare, underleverantörer och teknikföretag som utvecklar och testar nya fordonssystem.

En rättsosäkerhet kring beskattningen riskerar att medföra ökade kostnader, administrativa svårigheter och minskade incitament för anställda att delta i testverksamhet. I förlängningen kan detta påverka företagens beslut om var framtida forsknings- och utvecklingsverksamhet ska lokaliseras.

I en tid när konkurrensen om investeringar och kvalificerade arbetstillfällen är hård behöver Sverige erbjuda ett regelverk som är tydligt, förutsägbart och anpassat till moderna industriella förhållanden. Skattesystemet ska inte i onödan försvåra sådan forsknings- och utvecklingsverksamhet som är avgörande för industrins långsiktiga konkurrenskraft.

Det finns därför skäl att se över bestämmelserna om bilförmånsbeskattning i syfte att tydliggöra hur fordon som används inom dokumenterad forsknings-, test- och utvecklingsverksamhet ska behandlas skattemässigt.

En sådan översyn bör särskilt pröva möjligheten att införa ett uttryckligt undantag från bilförmånsbeskattning för fordon som inte är produktionsklara och som används som ett nödvändigt led i arbetsgivarens utvecklingsverksamhet. Alternativt bör regelverket förtydligas så att det tydligare framgår under vilka förutsättningar sådana fordon kan betraktas som arbetsredskap.

En viktig utgångspunkt bör vara att beskattningen utformas utifrån den faktiska användningen och den eventuella privata ekonomiska förmån som uppkommer. Samtidigt behöver reglerna innehålla tydliga och kontrollerbara kriterier som säkerställer att ett undantag begränsas till genuin forsknings-, test- och utvecklingsverksamhet och inte kan användas för att kringgå den ordinarie förmånsbeskattningen.

Det handlar inte om att ge fordonsindustrin en generell skatteförmån, utan om att säkerställa att skattelagstiftningen gör en rimlig åtskillnad mellan privat bilnyttjande och möjligheten att bedriva omfattande testverksamhet som del av forsknings- och utvecklingsarbete inom det svenska fordonsklustret.

Sverige ska vara ett attraktivt land för utveckling av nästa generations fordon. För detta krävs inte bara tillgång till kompetens, kapital och teknisk infrastruktur, utan också ett modernt och ändamålsenligt regelverk.

David Josefsson (M)