

# Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU25

## Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

---

### Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om ändringar i inkomstskattelagen. Förslaget innebär att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ändras på så sätt att nybilspriset för miljöanpassade bilar, vid beräkningen av förmånsvärdet, sätts ned med ett fast schabloniserat belopp som utgår från bilens miljöteknik.

Nedsättningens storlek föreslås vara 350 000 kronor för elbilar och vätgasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar. Nedsättningsbeloppets storlek får dock inte överstiga 50 procent av bilens nybilspris. För att koncentrera miljöstyrningen till bilar med låga utsläpp föreslår regeringen att elhybrider och etanoldrivna bilar inte ska omfattas av nedsättningen.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången fr.o.m. ikraftträdandet.

I betänkandet finns två särskilda yttranden (C, V).

### *Behandlade förslag*

Proposition 2021/22:173 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Bakgrund .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	5
Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar .....	5
Särskilda yttranden .....	8
1. Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (C) .....	8
2. Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (V) .....	8
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	10
Propositionen .....	10
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	11

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:173.

Stockholm den 5 maj 2022

På skatteutskottets vägnar

*Jörgen Hellman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Sultan Kayhan (S), Magnus Stuart (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Gulan Avci (L), Anne Oskarsson (SD), Kjell Jansson (M), Hannah Bergstedt (S), Jon Thorbjörnson (V) och Hanna Wagenius (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2021/22:173 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Regeringens förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

## Bakgrund

Skatteverket inkom den 15 mars 2021 till Finansdepartementet med en hemställan om förslag till ändring i inkomstskattelagen (1999:1229). Till hemställan bifogades promemorian Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån (Fi2021/01228) i vilken myndigheten bl.a. lämnade förslag på hur nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar kan förenklas.

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.5) aviserade regeringen att den skulle återkomma till riksdagen med ett förslag på en ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ändras. Förslaget innebär att nybilspriset för miljöanpassade bilar, vid beräkningen av förmånsvärdet, sätts ned med ett fast schabloniserat belopp som utgår från bilens miljöteknik. Nedsättningens storlek, som huvudsakligen baseras på den genomsnittliga nedsättning som görs i dag för respektive fordonstyp, föreslås vara 350 000 kronor för elbilar och vätgasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar. Nedsättningsbeloppets storlek får dock inte överstiga 50 procent av bilens nybilspris. För att koncentrera miljöstyrningen till bilar med låga utsläpp föreslås att elhybrider och etanoldrivna bilar inte ska omfattas av nedsättningen.

Förslaget medför ändringar i inkomstskattelagen. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången fr.o.m. ikraftträdandet.

# Utskottets överväganden

## Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar.

Jämför särskilt yttrande 1 (C) och 2 (V).

### Propositionen

Regeringen föreslår att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ändras. Vid beräkning av värdet av bilförmån ska nybilspriset för bilar med viss miljöteknik sättas ned med ett fast schabloniserat belopp. Det innebär att vid beräkning av värdet av bilförmån för en miljöanpassad bil ska nybilspriset inte längre sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil utan miljöteknik.

Nedsättningens storlek föreslås vara

- 350 000 kronor för en bil som är utrustad med teknik för drift helt med elektricitet som tillförs genom laddning från en yttre energikälla (elbil)
- 350 000 kronor för en bil som är utrustad med bränslecellsteknik (vätgasbil)
- 140 000 kronor för en bil som är utrustad med teknik för drift delvis med elektricitet som tillförs genom laddning från en yttre energikälla (laddhybrid)
- 100 000 kronor för en bil som är utrustad helt eller delvis med teknik för drift med annan gas än gasol eller vätgas (gasbil).

Nedsättningsbeloppets storlek får dock inte överstiga 50 procent av bilens nybilspris. För att koncentrera miljöstyrningen till bilar med låga utsläpp föreslår regeringen att elhybrider och etanoldrivna bilar inte ska omfattas av nedsättningen.

När den nuvarande nedsättningen för miljöanpassade bilar infördes i förmånsbeskattningen fanns det endast ett fåtal miljöbilmodeller på marknaden, och dessa var normalt sett en miljöanpassad variant av en bilmodell som drevs med bensin eller dieselolja. Sedan dess har antalet miljöanpassade bilmodeller ökat kraftigt, och i dag saknas det ofta en konventionell bil som direkt motsvarar den miljöanpassade bilen. Reglerna förutsätter dock att det för varje miljöbilmodell går att fastställa vilken bil utan miljöteknik som är närmast jämförbar. Det innebär att Skatteverket i många fall får göra en bedömning av nybilspriset utifrån en bilmodell som inte

är direkt jämförbar och där bedömningen grundar sig på den information som generalagenterna för bilar lämnar i samband med att myndigheten tar fram föreskrifter och allmänna råd för förmånsvärdering.

Nedsättningen av nybilspriset för flertalet miljöanpassade bilmodeller bygger därför i dag på ett fiktivt värde. Dagens utformning av nedsättningen för miljöanpassade bilar innebär mot denna bakgrund en tilltagande administrativ hantering för både Skatteverket och generalagenterna för bilar, samtidigt som förmånsgivare och förmånstagare ofta har svårt att på förhand beräkna förmånsvärdet för nya bilar med miljöteknik.

Propositionens förslag innebär att dagens nedsättning av nybilspriset för miljöanpassade bilar slopas och ersätts med en schabloniserad nedsättning av nybilspriset som bestäms utifrån bilens miljöteknik. Fördelen med en sådan nedsättning är att alla bilar med samma typ av miljöteknik behandlas på samma sätt, vilket leder till förutsebarhet i regelverket samtidigt som bestämmelserna är lätta att tillämpa och innebär en minskad administration för generalagenterna och för Skatteverket.

Andelen bilmodeller som endast finns som miljöbilmodeller förväntas öka i takt med att allt fler bilmärken övergår till att huvudsakligen erbjuda bilar med miljöteknik. Det är därför angeläget att så snart som möjligt åstadkomma en regelförenkling.

Genom att alla bilar med en viss miljöteknik ges samma beloppsmässiga nedsättning blir det tydligt att det är själva miljötekniken som premieras. Mot den bakgrunden, och då förenkling och ökad förutsebarhet är det huvudsakliga syftet med den föreslagna ändringen, bör den nya nedsättningen baseras på en beloppsmässig schablon som kombineras med en begränsning så att nedsättningen högst får uppgå till en viss andel av den miljöanpassade bilens nybilspris. Denna nedre gräns bör sättas till väl avvägda 50 procent av bilens nybilspris.

Regeringen anser att det finns skäl att koncentrera miljöstyrningen i förhållande till nuvarande regelverk och att göra den mer samstämmig med annan miljöstyrning för personbilar, inte minst med bonus– malus-systemet för nya lätta fordon. Bonus– malus-systemet innebär att bonus ges vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd skatt under tre år.

För att koncentrera miljöstyrningen till bilar med låga utsläpp och samtidigt göra reglerna mer samstämmiga med annan miljöstyrning för personbilar bör därför elhybrider och etanoldrivna fordon framöver inte få någon nedsättning av nybilspriset vid beräkningen av värdet av bilförmån.

Vilka nedsättningsbelopp som ska ges till de olika fordonstyperna är i huvudsak en fråga om vilken grad av miljöstyrning som är önskvärd i beskattningen av förmånsbilar och vilken storlek på skatteutgiften som kan anses acceptabel för denna miljöstyrning. Det huvudsakliga syftet med förslaget i propositionen är att uppnå en angelägen regelförenkling. Regeringen anser därför att utgångspunkten för nedsättningen huvudsakligen

bör vara dagens system när det gäller både miljöstyrningen och omfattningen av skattelättnaderna.

Regeringen föreslår att de schablonmässiga nedsättningarna i huvudsak bör baseras på ett genomsnitt för modeller i Skatteverkets billista (Skatteverkets föreskrifter [SKVFS 2020:23] om nybilspriser för bilar med tillverkningsår 2021 vid värdering av bilförmån med uppdateringar enligt SKVFS 2021:5 och Skatteverkets allmänna råd [SKV A 2020:30] om värdering av bilförmån för beskattningsåret 2021).

Regeringen konstaterar att det föreslagna beloppet för elbilar väl speglar den genomsnittliga nedsättning som elbilar är berättigade till i dag och den miljöstyrning som är avsedd för denna biltyper. Nedsättningen för elbilar bör därför uppgå till 350 000 kronor. Eftersom vätgasbilar i likhet med elbilar är nollemissionsfordon framstår det som lämpligast att nedsättningen för denna biltyper uppgår till samma belopp som för elbilar.

Det genomsnittliga nedsättningsbeloppet för laddhybrider är i dag ca 140 000 kronor. Regeringen anser inte att det finns skäl att höja nedsättningsbeloppet för laddhybrider.

Regeringen anser att en nedsättning för gasbilar om 100 000 kronor är välavvägd i förhållande till den nuvarande nedsättningen och den miljöstyrning som bedöms vara motiverad för bilar med denna miljöteknik.

## **Ikraftträdande**

De nya reglerna ska träda i kraft den 1 juli 2022 och tillämpas på bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången fr.o.m. det datumet samt bilar som är registrerade utomlands. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för bilar som har blivit skattepliktiga före den 1 juli 2022.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag om ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Eftersom andelen bilmodeller som endast finns som miljöbilmodeller förväntas öka i takt med att allt fler bilmärken övergår till att huvudsakligen erbjuda bilar med miljöteknik instämmer utskottet i regeringens bedömning att det är angeläget att åstadkomma en regelförenkling.

Utskottet anser att det är viktigt att regelverket är förutsebart för förmångivare och förmånstagare och anser att de föreslagna schablonmässiga nedsättningarna av nybilspriset för bilar med samma typ av miljöteknik är väl avvägda liksom den valda nedre gränsen för nedsättningen.

Utskottet tillstyrker därmed propositionen.

# Särskilda yttranden

## 1. Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (C)

Hanna Wagenius (C) anför:

Miljöstyrningen i fordonssektorn bör bygga på fordonens klimatpåverkan i ett livscykelerspektiv. Detta bör även gälla för miljöstyrningen inom förmånsbilssegmentet.

Att nedsättningsbeloppet höjs något för gasbilar är mycket positivt och det innebär i praktiken att gasbilarnas goda miljöprestanda till viss del har vägts in i det remitterade förslaget, dock inte i tillräckligt hög utsträckning.

Nedsättningen för laddhybrider (140 000 kronor) föreslås fortfarande vara högre än för gasbilar (100 000 kronor), vilket stämmer dåligt överens med det faktum att gasbilar ofta har betydligt lägre klimatutsläpp än laddhybrider.

Att etanolbilarna exkluderas ur systemet är också problematiskt eftersom de så länge de tankas på etanol har klart lägre utsläpp av koldioxid än bensinbilar. Större vikt borde istället läggas vid att dessa bilar kör på just etanol och inte bensin och att de då ges samma möjlighet till nedsättning som andra miljöbilar.

I övrigt välkomnar jag förslaget att nybilspriset för bilar med viss miljöteknik ska sättas ned enligt en schablon. Det kommer sannolikt att leda till en betydande regelförenkling, vilket jag välkomnar.

Med det ovan anförda ställer jag mig bakom utskottets ställningstagande.

## 2. Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (V)

Jon Thorbjörnson (V) anför:

Sverige ska följa det klimatpolitiska ramverket som med bred majoritet antogs av Sveriges riksdag 2017. Enligt ramverkets etappmål för inrikes transporter (förutom flyg) ska utsläppen minska med minst 70 procent till senast 2030, jämfört med 2010.

Utsläppen från vägtrafiken minskar inte tillräckligt snabbt för att klimatmålen ska nås. För att nå målet till 2030 behöver utsläppen minskas i en takt med i genomsnitt ca 9 procent per år. Jag instämmer i Naturvårdsverkets yttrande om vikten av styrmedel som styr mot ett transporteffektivt samhälle, och där är förmånsreglerna för bil ett väsentligt styrmedel.

Dagens beroende av bil för vardagens resor och transporter behöver minska för att en rad av miljökvalitetsmålen ska kunna nås. Detta gäller framför allt i städer, där mer hållbara färdmedelsalternativ är lättare att tillhandahålla. I dag är det minst vanligt med förmånsbil i glesbygden och mest vanligt i storstäderna. Forskning visar att bilförmånsreglerna ökar bilinnehavet och att



bilinnehav i sin tur ökar biltrafikarbetet. Bilinnehav och biltrafikarbete i städer skulle behöva minska för att klimatmålen ska nås. Dessutom har de större städerna sämre luftkvalitet och vägtrafiken är den främsta orsaken till det. Minskad vägtrafik skulle därför bidra till att reducera negativ hälsopåverkan från luftföroreningar.

Skattereglerna för förmånsbilar innebär idag i praktiken en subvention av både bilinnehav och privat bilåkande genom bristande överensstämmelse mellan förmånsvärdet och kostnaden för att skaffa motsvarande bil privat. Dessa förmånliga regler medför en snedvridning av färdmedelsval, en ökad miljöbelastning från biltransporter samt en välfärdsförlust för samhället. Av den anledningen behöver motivet för denna typ av styrmedel som främjar bilinnehav och bilåkande ses över. Jag anser därför att en översyn av förmånsbeskattningen ska göras för att åtgärda dessa brister i systemet.

Proposition 2021/22:173 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar tar steg i rätt riktning, och därför har jag valt att stödja regeringens förslag.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2021/22:173 Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i  
inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup>

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**61 kap.****8 a §<sup>2</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 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.*

*Vid beräkning av värdet av bilförmån enligt 5 § ska nybilspriset sättas ned med*

*– 350 000 kronor för en bil som är utrustad med teknik för drift helt med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla (elbil),*

*– 350 000 kronor för en bil som är utrustad med bränslecellsteknik (vätgasbil),*

*– 140 000 kronor för en bil som är utrustad med teknik för drift delvis med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla (laddhybrid), och*

*– 100 000 kronor för en bil som är utrustad helt eller delvis med teknik för drift med annan gas än gasol eller vätgas (gasbil).*

*Nedsättning enligt första stycket får som högst uppgå till 50 procent av nybilspriset.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2022.
  2. Lagen tillämpas på
    - a) bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången efter den 30 juni 2022, och
    - b) bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen.

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:1212.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för bilar som har blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före ikraftträdandet.