

Lagrådsremiss

Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 17 februari 2022

Mikael Damberg

Ingrid Björnsson
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen 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 etanol-drivna bilar inte ska omfattas av nedsättningen.

Förslaget medför ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229). Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången från och med ikraftträdandet.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	4
3	Ärendet och dess beredning	5
4	Gällande rätt.....	5
4.1	Beskattning av bilförmån	5
4.2	Beräkning av förmånsvärdet	5
5	Nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ändras	7
5.1	En schabloniserad nedsättning införs	7
5.2	Nedsättningen för miljöanpassade bilar utgår från bilens miljöteknik.....	9
5.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	14
6	Konsekvensanalys.....	15
7	Författningskommentar.....	25
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar	27
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	28

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

61 kap.

8 a §²

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 bilens nybilspris.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2022.

2. Lagen tillämpas första gången 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.

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2017:1212.

3 Ärendet och dess beredning

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. lämnar 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.

Inom Finansdepartementet har promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar utarbetats. En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag är likalydande med lagrådsremissens lagförslag. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2021/03348). I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag.

4 Gällande rätt

4.1 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 inkomstlaget 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. 93 f.).

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 vid överskott av näringsverksamhet betala egenavgifter eller särskild löneskatt på förvärvsinkomster för förmånsvärdet.

4.2 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. Schablonen är tänkt att inbegripa samtliga utgifter (fasta och rörliga) för en privatägd bil utom drivmedel (prop. 1996/97:19 s. 58).

Schablonen utgörs av summan av en prisbasbeloppsdel, ett ränterelaterat belopp och ett prisrelaterat belopp samt bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227). Prisbasbeloppsdelen (0,29 prisbasbelopp) är tänkt att motsvara en generell grundkostnad för bilen. Det ränterelaterade beloppet (bilmodellens nybilspris multiplicerat med summan av 70 procent av statslåneräntan och 0,01) är tänkt att motsvara kapitalkostnaden för bilen. Det prisrelaterade beloppet (13 procent av bilmodellens nybilspris) är tänkt att motsvara övriga kostnader förknippade med bilen, framför allt värdeminskningen. För bilar som tagits i drift före den 1 juli 2021 tillämpas äldre beräkningsmodeller.

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).

För en bilmodell som är sex år eller äldre ska nybilspriset anses vara det högsta av det verkliga nybilspriset och anskaffningsutgiften för extrautrustning, och fyra prisbasbelopp (61 kap. 7 § IL).

Vid beräkning av förmånsvärdet ska anskaffningsutgiften för eventuell extrautrustning som ingår i förmånen läggas till nybilspriset (61 kap. 8 § IL).

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 eller hon 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 samarbetsrådet (61 kap. 19 b § IL).

Nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

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 § första stycket IL). Reglerna infördes för att underlätta introduktionen av miljöanpassade bilar på bilmärknaden 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).

Den 1 januari 2002 kompletterades dessa regler med en tidsbegränsad nedsättning av förmånsvärdet för vissa typer av särskilt miljöanpassade bilar. Nedsättningen, i sin senaste utformning, innebar att förmånsvärdet för bilar som var utrustade med teknik för drift med elektricitet genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol sattes ned med ytterligare 40 procent, dock högst 10 000 kronor per år (61 kap. 8 a § andra stycket IL). Av övergångsbestämmelser framgår att nedsättningen tillämpades till och med det beskattningsår som tog slut den 31 december 2020 (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54, SFS 2017:1212).

Skatteverkets föreskrifter och allmänna råd

Skatteverket beslutar om föreskrifter om nybilspriser vid värdering av bilförmån och allmänna råd om värdering av bilförmån. För varje år tar myndigheten fram nya föreskrifter om nybilspriser vid förmånsvärdering för personbilar och lastbilar utifrån tillverkningsår och uppdaterar föreskrifterna med nyttillkomna bilmodeller samt rättelser och prisjusteringar under året. Skatteverket beslutar vidare om allmänna råd om värdering av bilförmån för ett visst beskattningsår. I bilagorna till de allmänna råden anges vilken bil som anses vara närmast jämförbar för en viss miljöbilmodell.

5 Nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ändras

5.1 En schabloniserad nedsättning införs

Regeringens förslag: 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. I stället ska nybilspriset för bilar med viss miljöteknik sättas ned enligt schablon.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller är sammantaget positiva till förslaget. Bland dessa finns *Skatteverket*, *Transportstyrelsen*, *Bil Sweden*, *Riksförbundet M Sverige*, *Drivkraft Sverige* och *Motorbranschens Riksförbund*.

Flera remissinstanser, däribland *Företagarna* och *Näringslivets skatte-delegation (NSD)*, vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig till, anser att dagens beräkningsmodell är förlegad och att det finns skäl att genomföra förändringar av regelverket. NSD bedömer att en schabloniserad nedsättning av förmånsvärdet medför en förenkling som ökar förutsebarheten för företag. Även *Trafikanalys*, *FAR* och *Bil Sweden* anser att en

schabloniserad nedsättning innebär en bättre förutsägbarhet och transparens i systemet. *Volvo Car Sverige AB* anser att förslaget leder till ökad transparens och en mer likvärdig hantering mellan olika biltillverkare samtidigt som administrationen minskar. *Ekonomistyrningsverket (ESV)* för fram att användningen av en schablon, förutom att minska den administrativa kostnaden för inblandade parter, även underlättar för regel efterlevnaden och minskar risken för skattefel. *ESV* påpekar dock att en nedsättning av förmånsvärdet minskar neutraliteten mellan beskattning av lön och förmån samt innebär ett avsteg från principen om generella regler. *Konjunkturinstitutet* har inte några invändningar mot att regelverket förenklas, men bedömer att systemet med en nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar sannolikt har liten effekt på utsläppen från vägtrafik och att inverkan på andelen miljöanpassade bilar är mycket osäker.

Skälen för regeringens förslag: 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 diesellojja. 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. 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.

Lagrådsremissens 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. En nackdel med en schablon är att kostnaden för en viss miljöteknik kan variera (elbilar kan exempelvis ha större eller mindre batterier) och modeller som har dyrare teknik kan därmed anses missgynnas. En annan nackdel är att förändringar över tid av kostnaden för tekniken inte avspeglas i en schabloniserad nedsättning. Genom en schablon frångås med andra ord det direkta sambandet mellan nedsättningens storlek och den fördyring som bilens miljöteknik innebär. Sammantalet innebär dock den

problematik som finns i dagens system att regelverket inte längre kan tillämpas på det sätt som avsågs när reglerna infördes. Det finns därför skäl att ersätta dagens nedsättning med en schabloniserad nedsättning som bestäms utifrån bilens miljöteknik.

ESV påpekar att systemet med en nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar innebär att neutraliteten mellan beskattning av lön och förmån minskar samt innebär ett avsteg från principen om generella skatteregler. Regeringen anser att reglerna för bilförmån även fortsatt ska styra mot fler miljöanpassade bilar och att en nedsättning av förmånsvärdet därmed fortsatt är motiverad. Även om vissa justeringar görs för att koncentrera miljöstyrningen är det huvudsakliga syftet med förslaget emellertid att åstadkomma en angelägen regelförenkling som i stort baseras på dagens system både vad gäller miljöstyrning och omfattningen av skattelättnaderna. De synpunkter som framställs av *Konjunkturinstitutet* avseende förslagets effekter på utsläppen och inverkan på andelen miljöanpassade bilar behandlas närmare i konsekvensanalysen (avsnitt 6).

5.2 Nedsättningen för miljöanpassade bilar utgår från bilens miljöteknik

Regeringens förslag: Vid beräkning av värdet av bilförmån 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 ges med högst 50 procent av bilens nybilspris.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inget att invända mot förslaget. Bland dessa finns *Skatteverket*, *Transportstyrelsen*, *Trafikverket* och *Riksförbundet M Sverige*.

Flera remissinstanser har lämnat synpunkter på förslaget. När det gäller vilka typer av miljöanpassade bilar som ska omfattas av nedsättningen anser *Småföretagarnas Riksförbund* att alla tekniker som bidrar till att vagnparken förnyas i en mer miljöeffektiv riktning bör stimuleras och för fram att snabba förändringar riskerar att störa marknaden. *Finansbolagens Förening* framför liknande synpunkter. *Konjunkturinstitutet* anser att förslagets miljöstyrning är inkonsekvent och pekar särskilt på att gasbilar föreslås omfattas av nedsättningen med hänvisning till att de har låga fossila koldioxidutsläpp när de körs på biogas, medan etanolbilar undantas trots att dessa bilar har låga fossila utsläpp när de inte körs med fossilt

bränsle. *Trafikanalys* och *2030-sekretariatet* framför liknande synpunkter i fråga om etanolbilar. *Trafikanalys* för vidare fram att det finns ett tilltagande intresse för etanolbilar och pekar på att dessa i dag har en särställning i bonus–malus-systemet i form av att någon förhöjd fordons-skatt (malus) inte utgår. *Volvo Car Sverige AB* anser däremot att det bör övervägas om gasbilar alls bör omfattas av nedsättningen mot bakgrund av att få tillverkare erbjuder modeller som endast kan köras på gas samtidigt som det enligt företaget kan ifrågasättas om tekniken är mycket dyrare än den teknik som finns i konventionella bilar. *Bil Sweden*, *Toyota Sweden AB* och *Ynnor AB* anser att s.k. fullhybrider bör omfattas av nedsättningen med hänsyn till teknikens miljöprestanda och menar att fullhybrider inte bör blandas samman med s.k. mildhybrider som inte kan driva bilen framåt på enbart el.

Flera remissinstanser har synpunkter på utgångspunkterna för och storleken på de beloppsmässiga nedsättningarna. Några remissinstanser, bl.a. *Ekonomistyrningsverket (ESV)* och *Gröna Bilister*, anser att nedsättningarna bättre bör överensstämja med den bonus som ges till privatpersoner inom ramen för det s.k. bonus–malus-systemet. *Energigas Sverige* och *2030-sekretariatet* anser att teknikens miljöprestanda bör vara vägledande vid bestämmande av nedsättningens storlek och att det avgörande bör vara den miljöanpassade bilens utsläpp sett ur ett livscykelperspektiv. *Naturvårdsverket* anser att det är otydligt om schablonbeloppen motsvarar syftet att subventionera miljöteknik och för fram att motiven till vissa av de föreslagna nivåerna är otydliga, bl.a. anser myndigheten att nedsättningens storlek för elbilar är för hög och utgör ett incitament till att välja elbilar med stora batterier. Även *Trafikanalys* anser att det behövs fördjupade analyser av schablonbeloppens storlek för elbilar och gasbilar i syfte att styra mot ökad energieffektivitet. *Energigas Sverige* anser att gasbilar bör ges åtminstone samma nedsättning som laddhybrider med hänsyn tagen till bilarnas utsläpp sett ur ett livscykelperspektiv. *Bil Sweden* bedömer däremot att nedsättningsnivån för gasbilar är relativt hög mot bakgrund av att det inte är möjligt att fastställa om gasbilar i praktiken körs på gas eller bensin. *Motorbranschens Riksförbund (MRF)* anser att nedsättningen för laddhybrider bör vara högre för att avspegla den genomsnittliga reducering av körsträckor på fossila drivmedel som sådana fordon kan bidra till.

Skälen för regeringens förslag

Nedsättningen av nybilspriset görs med ett fast belopp

En schabloniserad nedsättning av nybilspriset för miljöanpassade bilar kan utformas på olika sätt. Den kan t.ex. utformas som en beloppsmässig nedsättning av nybilspriset (dvs. med ett visst fastställt belopp) eller som en procentuell nedsättning av nybilspriset. Båda modellerna innebär en förenkling av regelverket och skapar bättre förutsägbarhet, samtidigt som de har för- och nackdelar i förhållande till varandra.

En beloppsmässig schablon innebär att bilar med ett lågt nybilspris får en procentuellt sett större nedsättning än bilar med ett högre nybilspris och att det därför skulle kunna uppstå situationer där nybilspriset för en miljöanpassad bil med ett lågt nybilspris beräknas till noll kronor. På liknande sätt kan en procentuell nedsättning leda till en oproportionerligt stor ned-

sättning av nybilspriset för bilar med ett högt nybilspris. Oavsett utformning bör en schabloniserad nedsättning kombineras med ett tak så att den inte leder till oproportionerliga effekter vid förmånsberäkningen.

En nedsättningsmodell som bygger på en procentuell schablon skulle behöva kombineras med olika beloppsmässiga tak för varje biltyp för att vara proportionerlig. Det är en nackdel i förhållande till den beloppsmässiga schablonen som skulle kunna kombineras med en och samma procentuella begränsning oavsett miljöteknik. Det finns även ett större mått av osäkerhet med en procentuell schablon eftersom den ska beräknas som en andel av bilens nybilspris, som kan variera stort för olika bilmodeller av samma typ. 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 i enlighet med promemorians förslag sättas till väl avvägda 50 procent av bilens nybilspris.

Vilka bilar som omfattas av förslaget

Syftet med förslaget är i huvudsak att åstadkomma regelförenkling. Det finns dock skäl att samtidigt i viss mån se över och anpassa miljöstyrningen i beskattningen av förmånsbilar. I dag kan alla bilar som drivs med mer miljöanpassade drivmedel än bensin och diesel få ett nedsatt nybilspris vid beräkningen av förmånsvärdet. Det innebär i praktiken att elbilar, vätgasbilar, laddhybrider, elhybrider (inklusive s.k. mildhybrider), gasbilar och etanolbilar omfattas av de nuvarande reglerna.

Med en schablonmässig nedsättning som utgår från bilens miljöteknik frångås principen om att nedsättningen ska motsvara själva kostnaden för bilens miljöteknik. Nedsättningen kan i stället ses som en miljöpolitisk stimulans i syfte att påskynda omställningen till en fossilfri förmånsbilsflotta. Ett antal remissinstanser, däribland *Småföretagarnas Riksförbund*, anser att alla tekniker som bidrar till att vagnparken förnyas i en mer miljöeffektiv riktning bör stimuleras. Regeringen anser dock 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 kortfattat 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 kunna få ta del av klimatbonusen måste en bil enligt uppgift i vägtrafikregistret släppa ut högst 60 gram koldioxid per kilometer eller vara utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol (5 § förordningen [2017:1334] om klimatbonusbilar). Denna gräns föreslås skärpas till 50 gram under 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12).

Av de miljöanpassade bilar som i dag får nedsättning kan konstateras att elhybrider och etanoldrivna fordon inte är berättigade till klimatbonus. Ett antal remissinstanser, bl.a. *Bil Sweden*, anser trots detta att elhybrider bör

omfattas av den föreslagna nedsättningen eftersom de med sin teknik bidrar till minskade utsläpp. *Trafikanalys* påpekar å sin sida att etanolbilar har en särställning inom bonus–malus-systemet eftersom dessa bilar inte har förhöjd fordonsskatt (malus) och att de därför bör omfattas av den föreslagna nedsättningen. *Konjunkturinstitutet* anser att miljöstyrningen är inkonsekvent med hänsyn till hur etanolbilar och elhybrider föreslås behandlas jämfört med gasbilar. Regeringen konstaterar att koldioxidutsläppen bland nyregistrerade elhybrider under 2020 uppgick till i genomsnitt ca 116 gram per kilometer. Etanolbilar å sin sida har ofta koldioxidutsläpp som överstiger utsläppen för motsvarande konventionella bensinbil. Det kan jämföras med det genomsnitt på ca 40 gram koldioxid per kilometer som en laddhybrid släpper ut. 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. Endast elbilar, vätgasbilar, laddhybrider och gasbilar bör alltså omfattas av nedsättningen.

Utgångspunkter för de beloppsmässiga nedsättningarna

Flera remissinstanser har synpunkter på vilka utgångspunkter som bör gälla för de beloppsmässiga nedsättningarna. Några remissinstanser, bl.a. *Ekonomistyrningsverket* och *Gröna Bilister*, anser att nedsättningarna bör överensstämma med den bonus som ges till privatpersoner inom ramen för det s.k. bonus–malus-systemet. *Energigas Sverige* och *2030-sekretariatet* anser att teknikens miljöprestanda bör vara vägledande vid bestämmande av de beloppsmässiga nedsättningarna och att det avgörande bör vara bilens utsläpp sett ur ett livscykelperspektiv.

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 denna lagrådsremiss är att uppnå en angelägen regelförenkling. Regeringen anser därför att utgångspunkten för nedsättningen huvudsakligen bör vara dagens system både vad gäller miljöstyrning och omfattningen av skattelättnaderna.

En nedsättning som utgår från dagens system skulle kunna basera sig på de historiska uppgifter om förmånsbilar som Skatteverket förfogar över för att spegla den faktiska förmånsbilsflottan. Fram till 2018 innehöll arbetsgivarens kontrolluppgifter en uppgift om bilkod för redovisad bilförmån. Bilkoden är unik för varje bilmodell som ingår i Skatteverkets föreskrifter och allmänna råd (i det följande Skatteverkets bilista) och kan därför användas för att ta reda på bilfabrikat, modellbeteckning, nybilspris och eventuell nedsättning av nybilspriset. Eftersom skyldigheten att redovisa bilkoder upphörde från och med beskattningsåret 2019 skulle beloppen komma att utgå från den faktiska bilförmånsflottan under 2018. Dessa genomsnittliga belopp påverkas av nedsättningar för fordon av 2014–2018 års modell och i vissa fall ännu äldre fordon. Det betyder också att genomsnittet endast baseras på de bilar som faktiskt har köpts och inte alla bilar som har erbjudits på marknaden under respektive år.

En alternativ metod för att räkna fram genomsnittliga nedsättningar är att använda samtliga modeller som ingår i Skatteverkets billista. Listan representerar hela utbudet på nybilsmarknaden, medan ett genomsnitt baserat på kontrolluppgifter över förmånsbilar bara avspeglar bilar som faktiskt köpts. Det finns dock skäl att överväga om bilar som faktiskt köps (eller köptes) ska ge mer avtryck i utformningen av en schablonmässig nedsättning än bilar som inte köps, eller om det är mer rättvisande att hela utbudet av miljöbilmodeller beaktas när en rimlig nivå på nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ska bestämmas. Vikten av att nedsättningsbeloppen är så aktuella som möjligt talar för att beräkningarna bör baseras på Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för 2021 snarare än på kontrolluppgifter från 2018. Mot denna bakgrund föreslås att de schablonmässiga nedsättningarna i huvudsak bör baseras på 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).

Storleken på de beloppsmässiga nedsättningarna

Ett antal remissinstanser har lämnat synpunkter på nedsättningarnas storlek. *Naturvårdsverket*, som är positivt till att nedsättningen ser olika ut för olika teknikval, anser att motiven bakom vissa av de föreslagna nivåerna är otydlig. I enlighet med det som anförts ovan anser regeringen att dagens system och den genomsnittliga nedsättningen för respektive miljöteknik bör vara utgångspunkten för storleken på de beloppsmässiga nedsättningarna. Syftet med förslaget är alltså inte att i någon större omfattning ändra på de nedsättningsnivåer som gäller i dag.

För elbilar är den genomsnittliga nedsättningen i 2021 års billista ca 270 000 kronor. Om det schablonmässiga nedsättningsbeloppet för elbilar skulle sättas ned till detta belopp och kombineras med ett procentuellt tak på 50 procent, skulle den genomsnittliga effektiva nedsättningen uppgå till endast ca 240 000 kronor, sett till alla elbilmodeller i 2021 års billista. Detta beror på att taket på 50 procent gör att vissa elbilmodeller inte får den fulla schablonmässiga nedsättningen. Med hänsyn till att många elbilar påverkas av takbegränsningen behöver schablonbeloppet alltså sättas högre för att motsvara nuvarande genomsnitt. För att den genomsnittliga effektiva nedsättningen för alla elbilmodeller i billistan 2021 ska uppgå till 270 000 kronor, behöver schablonbeloppet i stället uppgå till 350 000 kronor. *Naturvårdsverket* anser att den föreslagna nedsättningen för elbilar är för hög och utgör ett incitament till att välja elbilar med stora batterier. Regeringen konstaterar att det föreslagna beloppet väl speglar den genomsnittliga nedsättning som elbilar är berättigade till i dag och den miljöstyrning som är avsedd för denna biltyp. Nedsättningen för elbilar bör därför uppgå till 350 000 kronor.

Den genomsnittliga nedsättningen för vätagasbilar i 2021 års billista uppgår till drygt 550 000 kronor, men baseras på endast två bilmodeller i vardera två olika utföranden. Beloppet är dubbelt så högt som det som enligt Skatteverket kan övervägas, baserat på kontrolluppgifter från 2018. Enligt statistik från Transportstyrelsen registrerades endast en handfull

personbilar med vätgasteknik under 2020. Att i lag fastställa en särskild nedsättning för vätgasfordon på ett genomsnitt som endast baseras på två modeller är vanskligt. Eftersom vätgasbilar i likhet med elbilar är noll-emissionsfordon framstår det som lämpligast att nedsättningen för denna biltyp uppgår till samma belopp som för elbilar, dvs. 350 000 kronor.

Det genomsnittliga nedsättningsbeloppet för laddhybrider är i dag ca 140 000 kronor. Eftersom det saknas laddhybrider av årsmodell 2021 som har ett nybilspris under 280 000 kronor påverkas ingen modell av den föreslagna takbegränsningen på 50 procent. Nedsättningen för bilar med denna miljöteknik bör med utgångspunkt i dagens system uppgå till 140 000 kronor. Regeringen anser inte att det finns skäl att höja nedsättningsbeloppet för laddhybrider, såsom t.ex. *MRF* gör gällande, för att ytterligare subventionera denna miljöteknik.

När det slutligen gäller gasbilar så uppgår nedsättningen i dag till i genomsnitt ca 60 000 kronor. Samtidigt utgör gasbilar endast ca 1 procent av nybilsförsäljningen de senaste fem åren. Regeringen anser, i motsats till Bil Sweden, att det finns skäl att ytterligare premiera denna miljöteknik som ger låga utsläpp av fossil koldioxid vid körning på i huvudsak biogas. Regeringen bedömer dock att en nedsättning som uppgår till samma nivå som för laddhybrider, i enlighet med Energigas Sveriges förslag, skulle innebära en alltför stor avvikelse i förhållande till den genomsnittliga nedsättningen som denna miljöteknik ger rätt till enligt dagens system. Promemorians förslag om nedsättning för gasbilar om 100 000 kronor är enligt regeringen välavvägd i förhållande till den nuvarande nedsättningen och den miljöstyrning som bedöms vara motiverad för bilar med denna miljöteknik.

Nedsättningen av nybilspriset vid beräkning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar föreslås sammanfattningsvis göras med 350 000 kronor för elbilar och vätgasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 61 kap. 8 a § inkomstskattelagen.

5.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De nya reglerna ska träda i kraft den 1 juli 2022 och tillämpas på bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången från och med det datumet samt bilar som är registrerade utomlands.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna har inte yttrat sig särskilt över förslaget. Ett antal remissinstanser, däribland *Transportstyrelsen*, *Företagarna* och *Srf konsulterna*, anser att tidpunkten för ett ikraftträdande bör senareläggas till den 1 januari 2023 i syfte att ge förmånsgivare, förmånstagare och myndigheter mer tid att förhålla sig till de nya reglerna och anpassa rutiner och system. *FAR* och *Finansbolagens Förening* framhåller att det för närvarande är långa leveranstider på nya

bilar och att det därmed ofta är svårt att förutse när en ny bil kan levereras. *Bil Sweden* anser att ändringarna tidsmässigt bör samordnas med framtida ändringar i bonus–malus-systemet och att detta lämpligen kan ske till den 1 juli 2022. *Volvo Car Sverige AB* anser att de nya reglerna leder till ökad transparens och en mer likvärdig hantering mellan olika biltillverkare och hoppas mot den bakgrunden att ändringen kan träda i kraft den 1 juli 2022.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen anser att det är angeläget att ändringen träder i kraft så snart som möjligt. Som bl.a. *Transportstyrelsen* och *Srf konsulterna* anför kan en ändring vid ett halvårsskifte innebära vissa praktiska problem och en ökad administration för myndigheter och företag. Ovissa leveranstider kan också bidra till en osäkerhet kring vilka regler som blir tillämpliga för en ny förmånsbil. De tilltagande svårigheterna med att tillämpa den nuvarande nedsättningen innebär dock att de nya reglerna bör träda i kraft så snart som möjligt. Den 1 juli 2022 bedöms därför vara ett lämpligt datum för ikraftträdandet.

Av förutsebarhetsskäl bör de nya bestämmelserna endast gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången efter den 30 juni 2022. Det innebär att förmånstagare och förmåns-givare som redan har förbundit sig för en specifik förmånsbil inte omfattas av de nya reglerna och ges förutsättningar att framöver agera utifrån den ändrade nedsättningen för miljöanpassade bilar. Förslaget innebär alltså att äldre bestämmelser gäller för miljöanpassade bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före den 1 juli 2022. För att undvika oklarheter kring vad som gäller för förmånsbilar som är registrerade utomlands, men som tillfälligt brukas i Sverige, bör det klargöras att de nya bestämmelserna ska omfatta dessa bilar.

6 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagetts effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

Syfte och alternativa lösningar

Förslaget om att nedsättning av nybilspriset för miljöanpassade bilar ska ske med en schablon motiveras av att ny miljöteknik och förändringar av fordonslottan har inneburit att bestämmelserna i dess nuvarande form inte

längre kan tillämpas på avsett sätt. Det är av denna anledning viktigt att en ändring snabbt kommer till stånd.

Lagrådsremissens förslag bedöms vara den lösning som uppnår syftet med minst ingrepp i lagstiftningen. Det kan dock finnas alternativa lösningar för att uppnå en enklare och mer förutsägbar regel för nedsättning av nybilspriset för miljöanpassade bilar än den schablonmässiga nedsättning som föreslås. Schablonen som förslagets hade också kunnat utformas på ett annat sätt, exempelvis med en procentuell nedsättning av nybilspriset i stället för en beloppsmässig nedsättning. I lagrådsremissen föreslås en beloppsmässig nedsättning eftersom en sådan är transparent och möjlig att kombinera med en högsta och lägsta gräns för nedsättningen. Om någon ändring av reglerna inte genomförs bedöms de problem som identifierats bestå och förvärras ytterligare, allt eftersom antalet miljöanpassade bilmodeller ökar. Det är därför angeläget att de nya bestämmelserna träder i kraft så snabbt som möjligt, även om ett ikraftträdande under beskattningsåret kan innebära vissa praktiska problem för Skatteverket och för företag som tillhandahåller löneprogram. Det kan finnas ett behov för Skatteverket att genomföra särskilda informationsinsatser i samband med att de nya reglerna genomförs.

Offentligfinansiella effekter

De schablonmässiga nedsättningsbelopp för miljöanpassade bilar som föreslås i avsnitt 5 baseras i huvudsak på genomsnittliga nedsättningar enligt nuvarande regler. Därför förväntas nedsättningarna med förslaget bli i genomsnitt ungefär lika stora för respektive typ av miljöteknik som med nuvarande regler. Detta innebär i sin tur att förslaget effekter på genomsnittliga förmånsvärden för miljöanpassade bilar förväntas bli små. Givet att förändringarna av förmånsvärden i genomsnitt blir små, blir också effekterna på skatteintäkterna små.

Förslaget innebär dock vissa avsteg från principen om att de schablonmässiga nedsättningsbeloppen ska motsvara genomsnittliga nedsättningar enligt nuvarande regler. För det första föreslås elhybrid- och etanolbilar exkluderas från nedsättningen. Detta innebär, allt annat lika, en viss ökning av skatteintäkterna. För det andra föreslås gasbilar få en nedsättning som överstiger den genomsnittliga nedsättning som ges till denna miljöteknik i dag vilket, allt annat lika, innebär en viss minskning av skatteintäkterna. Effekten av att elhybrider (och etanolbilar) exkluderas överstiger effekten av att gasbilar ges en relativt hög nedsättning, eftersom antalet nyregistrerade elhybrider per år är betydligt större än antalet gasbilar. Förändrade bilförmånsvärden påverkar både direkt skatt på förvärvsinkomst och socialavgifter. Även en indirekt och mindre effekt på bolagsskatteintäkterna uppstår. Sammantaget beräknas förslaget öka skatteintäkterna med 56 miljoner kronor per år när det har fått fullt genomslag på förmånsbilsflottan (avrundat till 0,06 miljarder kronor i tabell 6.1), varav 24 miljoner kronor avser ökade kommunala skatteintäkter. Under ikraftträdandeåret 2022 beräknas ökningen av skatteintäkterna understiga 10 miljoner kronor, eftersom antalet förmånsbilar som då berörs av förslaget bedöms vara lågt.

Tabell 6.1 Offentligfinansiella effekter av ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Miljarder kronor

Effekt från	Bruttoeffekt	Periodiserad nettoeffekt			Varaktig effekt
	2022	2022	2023	2024	
2022-07-01	0,00	0,00	0,01	0,02	0,06

Källa: egna beräkningar.

Beräkningen av den offentligfinansiella effekten av förslaget baseras på antagandet att förmånsbilsflottan förblir av oförändrad storlek. För beskattningsåret 2019 redovisade drygt 290 000 personer bilförmån. Omräknat till helårsinnehav beräknas det motsvara 260 000 personer. Detta antal antas gälla även 2022 och åren därefter. Det är okänt i vilken omfattning förmånsbilar förekommer bland enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag. Beräkningarna bortser därför från förekomsten av förmånsbilar bland dessa grupper.

Vidare antas att en fjärdedel av förmånsbilsflottan bytas ut varje år, vilket betyder att det dröjer till år 2026 innan alla förmånsbilar omfattas av de nya reglerna. Även om storleken på förmånsbilsflottan antas vara oförändrad, antas sammansättningen förändras över tid vad gäller andelen bilar av respektive miljöteknik. I detta avseende antas fördelningen av de olika miljöteknikerna bland nya förmånsbilar avspegla sammansättningen i nybilsregistreringen som helhet. Antagandena om nybilsregistreringen baseras i sin tur på fordonsprognosen av Trafikanalys från maj 2021. Detta betyder exempelvis att drygt 40 procent av de nyregistrerade förmånsbilarna under 2022 antas vara laddbara, medan motsvarande andel år 2024 antas vara ca 55 procent.

Nedsättningen av nybilspriset i beräkningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar enligt nuvarande regler ger upphov till en s.k. skatteutgift. Detta eftersom nedsättningen innebär ett avsteg från normen att skattepliktiga löneförmåner, såsom bilförmån, ska värderas till sitt marknadsvärde. Skatteutgiften 2021 för nedsatta förmånsvärden för miljöanpassade bilar beräknas uppgå till ca 1,4 miljarder kronor och förväntas öka i takt med att andelen laddbara fordon ökar i förmånsbilsflottan (se regeringens skrivelse 2020/21:98, Redovisning av skatteutgifter 2021). Denna skatteutgift kvarstår till stor del om förslaget i denna lagrådsremiss genomförs. Effekten på skatteutgiften kan ses som den offentligfinansiella effekten med ombytt tecken. Med andra ord, på sikt beräknas skatteutgiften minska med i storleksordningen 0,06 miljarder kronor per år om förslaget genomförs.

Effekter på förmånsvärden

Den nya föreslagna nedsättningen för miljöanpassade förmånsbilar föreslås endast omfatta förmånsbilar som blir skattepliktiga för första gången från och med att de nya reglerna träder i kraft, dvs. 1 juli 2022. Förmånsvärdena på bilar som har tagits i trafik före ikraftträdandedatumet påverkas därmed inte av de nya reglerna. Förändrade förmånsvärden påverkar i första hand anställda med förmånsbil och arbetsgivare som

tillhandahåller förmånsbilar till sina anställda. Effekterna för företag och individer beskrivs i senare avsnitt. Här redovisas hur förslaget påverkar förmånsvärdena för de olika miljöanpassade fordonstyperna.

Hur mycket förmånsvärdet för en viss bilmodell ökar eller minskar för den som byter ut en 3–4 år gammal förmånsbil mot en likvärdig modell efter den 1 juli 2022 beror inte bara på de regelförändringar som föreslås i denna lagrådsremiss. Även den 1 juli 2018 och den 1 juli 2021 genomfördes förändringar i reglerna för beskattning av bilförmån. I denna konsekvensanalys beskrivs endast effekterna av förslaget i denna lagrådsremiss.

Förslaget är utformat med avsikten att nedsättningsbeloppen, och därmed förmånsvärdena, för elbilar och laddhybrider i genomsnitt ska vara oförändrade. Vätgasbilar föreslås få samma beloppsmässiga nedsättning som elbilar, vilket i genomsnitt innebär en lägre nedsättning än med nuvarande regler och därmed höjda förmånsvärden. Gasbilar ges å andra sidan en i genomsnitt högre nedsättning än med nuvarande regler, vilket innebär att förmånsvärdena för dessa i genomsnitt sänks till följd av förslaget. Elhybrider och etanolbilar föreslås inte omfattas av den nya nedsättningen och får därmed något ökade förmånsvärden.

I Skatteverkets billista för 2021 ingår nästan 1 470 bilmodeller med nedsatt förmånsgrundande pris, varav drygt 300 är elbilsmodeller (se tabell 6.2). Ungefär tre fjärdedelar av elbilsmodellerna i billistan har ett nybilspris som understiger 700 000 kronor och påverkas därmed av den föreslagna takbegränsningen på 50 procent om schablonbeloppet sätts till 350 000 kronor för elbilar. För övriga fordonstyper har den föreslagna takbegränsningen liten eller ingen inverkan. Exempelvis är det lägsta nybilspriset för en laddhybrid omkring 315 000 kronor i 2021 års lista. Ett nedsättningsbelopp på 140 000 kronor motsvarar 44 procent av priset för den modellen. Det genomsnittliga nybilspriset bland laddhybrider i 2021 års lista är ca 680 000 kronor.

Tabell 6.2 Statistik för nybilspriser i Skatteverkets billista 2021

Antal respektive kronor

	Antal modeller	Genomsnitt	Median	Lägst	Högst
Elbilar	308	606 234	536 950	239 900	2 130 000
Laddhybrider	328	679 763	568 950	314 900	2 394 900
Elhybrider	745	461 416	428 000	134 400	1 597 000
Gasbilar	73	368 444	332 900	159 400	684 400
Etanolbilar	10	296 400	243 900	184 400	439 900
Vätgasbilar	4	816 675	820 450	745 900	879 900

Källa: Skatteverkets författningssamling, SKVFS 2020:23 och SKVFS 2021:5, Skatteverkets allmänna råd 2020:30 om värdering av bilförmån för beskattningsåret 2021 och Skatteverkets ställningstagande 2021-05-31, "Bilförmån – nya miljöbilar våren 2021".

Tabell 6.3 nedan redovisar genomsnitt av nybilspriser, nuvarande nedsättningar, nedsättningar enligt förslaget samt förslagets effekter på förmånsvärden för varje fordonstyp. Etanol- och vätgasbilar ingår inte i tabellen, då dessa fordonstyper förekommer i så begränsad omfattning. Respektive fordonstyp har delats in i tre prisklasser. I den första pris-

klassen ingår modeller i den första kvartilen, dvs. den fjärdedel modeller med lägst pris (för exempelvis elbilar innebär detta modeller med pris under 424 000 kronor). I mittenprisklassen ingår andra och tredje kvartilerna och i den tredje prisklassen ingår modellerna i den fjärde kvartilen, dvs. den fjärdedel av modellerna som har högst pris. Av tabellen framgår att den genomsnittliga effekten på förmånsvärden för samtliga elbilsmodeller i billistan för 2021 är -1,3 procent. Att genomsnittet för effekten inte är exakt noll beror på att det schablonmässiga nedsättningsbeloppet är satt till 350 000 kronor och inte till exakt det belopp som skulle ge beräknad nolleffekt för fordonstypen.

Förslaget innebär överlag att elbilar i de lägre och mellersta prissegmenten får sänkt förmånsvärde, medan modeller i det högsta prissegmentet generellt får höjt förmånsvärde. Att många av modellerna med relativt högt pris får höjt förmånsvärde förklaras av att de i många fall har nedsättningar som överstiger 350 000 kronor med nuvarande regler. Detta rör sig dock om genomsnittliga effekter och det finns flera fall av elbilar i den lägre prisklassen som får höjt förmånsvärde och elbilar i den högsta prisklassen som får sänkt förmånsvärde. Detta beror på att nedsättningen enligt nuvarande regler inte har någon formell koppling till nybilspriset utan baseras på priset på närmast jämförbara konventionella bil. För enstaka elbilsmodeller ökar förmånsvärdet med över 30 procent, men det rör sig då om modeller som med nuvarande regler har nedsättningar på över 500 000 kronor. Samtidigt finns ett fåtal elbilsmodeller som får sänkt förmånsvärde med över 20 procent.

Tabell 6.3 Nedsättningsbelopp och effekter på förmånsvärden: genomsnitt för respektive fordonstyp

Kronor respektive procent

Prisintervall	Nedsättning enligt nuvarande regler	Nedsättning enligt förslag	Effekt på förmånsvärde (%)
<i>Elbilar</i>			
Under 424 000	177 396	186 753	-2,7
424 000 – 710 000	242 173	269 730	-6,2
Över 710 000	418 058	350 000	9,9
Samtliga	269 950	269 053	-1,3
<i>Laddhybrider</i>			
Under 459 250	115 409	140 000	-6,1
459 250 – 823 000	144 485	140 000	1,1
Över 823 000	175 596	140 000	3,6
Samtliga	144 994	140 000	-0,1
<i>Elhybrider</i>			
Under 310 000	19 949	0	6,2
310 000 – 535 000	23 128	0	5,0
Över 535 000	19 122	0	2,4
Samtliga	21 334	0	4,6
<i>Gasbilar</i>			
Under 280 000	30 167	97 808	-22,5
280 000 – 462 000	62 373	100 000	-10,2
Över 462 000	83 839	100 000	-2,3
Samtliga	59 725	99 460	-11,3

Källa: egna beräkningar baserat på de källor som anges till föregående tabell. Anm.: Varje fordonstyp har delats upp i tre prisklasser, med intervall som är unika för varje fordonstyp. I det första prisintervall ingår den första kvartilen (dvs. den fjärdedel modeller med lägst pris för fordonstypen), i det andra intervallet ingår andra och tredje kvartilen och i det tredje intervallet ingår den fjärde kvartilen.

FAR noterar att en viss elbilmodell från Tesla har ett nybilspris på ca 1,6 miljoner kronor och en nedsättning av det förmånsgrundande priset med drygt 600 000 kronor med nuvarande regler. Med förslaget blir nedsättningen endast 350 000 kronor, vilket leder till väsentligt högre förmånsvärde för denna modell. Om en jämförbar konventionell bil har ett förmånsvärde som understiger förmånsvärdet för en miljöanpassad bil, ser FAR en risk att syftet med reglerna för nedsättning av förmånsvärdet inte uppnås. Att nuvarande individuella nedsättningsbelopp ersätts med ett fast schablonmässigt belopp för respektive drivmedelsteknik leder oundvikligen till att vissa modeller får minskade nedsättningsbelopp, givet att nedsättningsbeloppen i genomsnitt ska vara lika stora som med nuvarande regler. Ett fast nedsättningsbelopp per drivmedelsteknik innebär att respektive teknik skattesubventioneras med ett visst belopp, oavsett vilken prisklass bilen tillhör (givet att taket om 50 procent inte begränsar nedsättningsbeloppet). Om den schablonmässiga nedsättningen i stället skulle vara procentuell eller på annat sätt direkt relaterad till nybilspriset, skulle nedsättningen delvis bli en skattesubvention av lyxutrustning och andra bilegenskaper som inte relaterar till miljöteknik.

Ett fast nedsättningsbelopp i kronor har därför bedömts som mest ändamålsenligt, även om det får som följd att enstaka modeller i de högre prisklasserna får väsentligt högre förmånsvärde.

Gröna Bilister noterar att pristaket för klimatbonus på 700 000 kronor, som föreslås i budgetpropositionen för 2022, sammanfaller med den prisnivå som ger full schablonmässig nedsättning för elbilar (350 000 kronor). Föreningen funderar därför över om nivån på schablonavdraget kan vara för högt satt i relation till det föreslagna taket inom bonus–malus-systemet eller om det finns en förväntad efterfrågan på elbilar med nybilspris på över 700 000 kronor. Förändringarna i klimatbonus-förordningen har ännu inte genomförts. Om ett pristak för klimatbonus sätts till 700 000 kronor, enligt förslaget i budgetpropositionen, är det sannolikt att vissa företag begränsar sig till elbilar under 700 000 kronor. I företagens överväganden vid valet av tjänste- och förmånsbilar ställs som regel bilens totala ägarkostnad (s.k. TCO, *total cost of ownership*) mot dess förväntade nytta för företaget. Få företag kommer förmodligen att basera sitt utbud av förmånsbilar till sina anställda på basis av att få fullt schablonmässigt nedsättningsbelopp.

Även bland laddhybriderna får modeller med lägre pris i genomsnitt sänkt förmånsvärde med förslaget. Effekten för den stora majoriteten av de nästan 330 laddhybridmodellerna i billistan är dock liten, med några få procent förändrat förmånsvärde. Att elhybrider inte omfattas av den nya nedsättningen betyder att dessa får höjt förmånsvärde med förslaget. Eftersom den genomsnittliga nedsättningen med nuvarande regler är relativt liten för fordonsggruppen (drygt 20 000 kronor), är dock effekten på förmånsvärden i genomsnitt bara knappt 5 procent. I genomsnitt är effekten procentuellt sett något större i de lägre prisklasserna än bland modeller med högre pris. Gasbilar får enligt förslaget en större nedsättning än vad som motiveras av genomsnittet enligt nuvarande regler. Det får som följd att fordonstypen får sänkt förmånsvärde med i genomsnitt 11 procent. Fjärdedelen gasbilsmodeller med lägst pris får sänkt förmånsvärde med i genomsnitt 22,5 procent.

Beräkningarna som redovisas i tabellen ovan baseras på Skatteverkets hela billista för 2021. De genomsnittliga effekterna sett till billistan som helhet motsvarar inte nödvändigtvis de genomsnittliga effekterna för den faktiska förmånsbilsflottan. Uppgifter om sammansättningen av förmånsbilsflottan efter 2018 saknas pga. förändringar i kontrolluppgifterna. Om exempelvis de elbilar som används som förmånsbilar till övervägande del utgörs av modeller med relativt höga priser, och detta mönster inte förändras, innebär förslaget sannolikt att förmånsvärden bland elbilar i genomsnitt kommer att öka. Om tvärtom majoriteten av elbilar som används som förmånsbilar tillhör det lägre prissegmentet, innebär förslaget sannolikt att förmånsvärden bland elbilar i genomsnitt kommer att minska. Samma resonemang gäller för laddhybrider och gasbilar. Kontrolluppgifterna för 2018 visar att genomsnittspriset bland nyregistrerade elbilar som användes som förmånsbilar 2018 uppgick till 649 000 kronor. Samtidigt var genomsnittspriset för elbilar i 2018 års billista bara 509 000 kronor. För laddhybrider var förhållandet omvänt: genomsnittet var 474 000 kronor bland faktiska förmånsbilar och 591 000 kronor i billistan. Det är inte möjligt att uttala sig om i vilken mån dessa skillnader i genomsnitt mellan faktisk förmånsbilflotta och hela billistan fortfarande

gäller. Även om de elbilar som används som förmånsbilar i genomsnitt skulle ha högre priser än genomsnittet i billistan, skulle effekterna på förmånsvärdena sannolikt vara små i genomsnitt. Om exempelvis samtliga elbilar som används som förmånsbilar skulle ha nybilspriser mellan 600 000 och 1 miljon kronor, skulle förslaget effekter på förmånsvärden i genomsnitt vara endast 1 procent för elbilar.

Effekter för företagen

Förändrade förmånsvärden påverkar företag som erbjuder, eller har för avsikt att erbjuda, sina anställda förmånsbilar liksom företag som tillverkar, säljer, leasar och hyr ut bilar som används som förmånsbilar. Förmånsbilar förekommer bland anställda i de flesta branscher i det privata näringslivet. Nästan 25 procent av förmånsbilsinnehavarna finns inom handel, ca 17 procent inom tillverkningsindustrin och 15 procent i verksamheter inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik.

Förslaget omfattar endast förmånsbilar som blir skattepliktiga efter ikraftträdandet av de nya reglerna. Det betyder att arbetsgivares kostnader för förmånsbilar inte påverkas förrän förmånsbilar successivt byts ut. I samband med att en förmånsbil byts ut till en likvärdig modell, kan förslaget innebära minskat eller ökat förmånsvärde, beroende på vilken specifik modell som anskaffas. Som beskrivs i föregående avsnitt är förslaget effekter på förmånsvärdena i genomsnitt nära noll för både elbilar och laddhybrider.

Värdet av bilförmån utgör underlag för arbetsgivaravgifter. Förändrade förmånsvärden har således en direkt effekt på företagets arbetsgivaravgifter. Om exempelvis en viss elbilsmodell i och med förslaget får sin nedsättning av det förmånsgrundande priset sänkt från 400 000 kronor till det schablonmässiga beloppet 350 000 kronor, ökar dess förmånsvärde med ca 7 200 kronor. Om en annan elbilsmodell får sin nedsättning höjd från 300 000 kronor till 350 000 kronor till följd av förslaget, minskar dess förmånsvärde med ca 7 200 kronor per år. Om summan av kontantlön och skattepliktiga löneförmåner för en anställd ökar med 7 200 kronor per år, ökar arbetsgivaravgifterna med ca 2 260 kronor per år. Andra löneberoende kostnader, såsom avsättningar för tjänstepension, kan också öka. Det omvända gäller förstås om förmånsvärdet i stället minskar med motsvarande belopp. Förändrade förmånsvärden kan också innebära att arbetsgivare väljer att se över vilka bilmodeller som ska erbjudas de anställda inför anskaffandet av nya förmånsbilar. För enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag med förmånsbil innebär höjda förmånsvärden ökade egenavgifter.

Företag som tillverkar, säljer, leasar ut eller hyr ut bilar som används som förmånsbilar kan komma att påverkas av förslaget, eftersom förändrade förmånsvärden i viss mån kan skifta efterfrågan från vissa modeller till andra. I genomsnitt innebär förslaget en viss ökning av förmånsvärdena för bilar i de högre prissegmenten och en viss minskning av förmånsvärdena i låg- och medelprisklasserna (se föregående avsnitt inklusive tabell 6.3). Företag som säljer eller leasar ut bilar i framför allt de högsta prissegmenten kan därmed möta en viss minskning i efterfrågan på de bilmodeller som de erbjuder. Det omvända gäller för företag som tillhandahåller bilar i låg- och mellanprissegmenten. Det finns dock inget

givet samband mellan nybilspris och förslaget effekt på förmånsvärdena. Det finns flera exempel på minskade förmånsvärden bland bilar med relativt höga priser och ökade förmånsvärden bland bilar med relativt låga priser. För bilbranschens olika led bedöms förslaget bidra med ökad tydlighet kring vilka nedsättningsbelopp som kommer att gälla för varje enskild fordonsmodell. Med nuvarande regler finns en osäkerhet kring vilken nedsättning som Skatteverket, i sina allmänna råd, kommer att ge respektive bilmodell. Denna osäkerhet upphör i och med förslaget.

Förslaget syftar i första hand till att åstadkomma enklare regel-tillämpning gällande nedsättningen av förmånsgrundande priser för miljöanpassade bilar. För arbetsgivare som erbjuder sina anställda förmånsbilar innebär förslaget att det blir något enklare att förutse och förstå förmånsvärdet för miljöanpassade bilmodeller. Den administrativa bördan för arbetsgivare bedöms i övrigt inte påverkas av förslaget. Små företag bedöms inte påverkas annorlunda av förslaget än övriga företag. Med andra ord, fördelen av att förmånsvärden blir enklare att förstå och förutse torde vara densamma för små företag som för större företag.

Effekter för enskilda

Förslaget påverkar individer på så sätt att den som avser skaffa sig ny miljöanpassad förmånsbil efter den 30 juni 2022 kan få ett något högre eller lägre förmånsvärde för bilen i fråga, jämfört med om förslaget inte genomförs. Om exempelvis en viss elbilmodell har en nedsättning med nuvarande regler på 300 000 kronor och med förslaget får den schablonmässiga nedsättningen på 350 000 kronor, innebär förslaget att förmånsvärdet på just den bilmodellen minskar med ca 7 200 kronor. Ett minskat förmånsvärde på 7 200 kronor per år innebär, allt annat lika, minskad skatt med ca 2 300 kronor per år för den med 32 procent i marginalskatt och minskad skatt med drygt 3 700 kronor per år för den med 52 procent i marginalskatt. Liksom i räkneexemplet ovan ska det noteras att förslaget leder till både ökade och minskade förmånsvärden och att detta varierar från bilmodell till bilmodell. Det beror på att nedsättningsbeloppen enligt nuvarande regler är individuellt bestämda.

Effekter för offentlig sektor

Under 2019 redovisades ca 5 400 bilförmåner bland arbetsgivare i offentlig sektor, vilket är mindre än 2 procent av alla förmånstagare. Av dessa redovisades ca 1 650 av statliga arbetsgivare, ca 2 350 av kommuner och knappt 1 300 av regioner. Arbetsgivare i offentlig sektor kan, liksom arbetsgivare i privat sektor, få marginellt ändrade kostnader för sociala avgifter i den mån bilförmånsvärdena för de anställda stiger till följd av regeländringen. Givet den begränsade förekomsten av förmånsbilar bland kommun- och regionanställda och de i genomsnitt små förändringarna i förmånsvärden, bedöms förslaget ekonomiska effekter för kommuner och regioner vara mycket små. Förslaget påverkar inte den kommunala självstyrelsen. För effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna, se avsnitt nedan.

Effekter för ekonomisk jämlikhet, jämställdhet och sysselsättning

Syftet med förslaget är i första hand regelförenkling. Förslagets effekter på förmånsvärden är i genomsnitt små för respektive fordonsgrupp. De förändringar i förmånsvärden som förslaget innebär för enskilda bilmodeller bedöms inte ha någon påverkan på den ekonomiska jämlikheten, jämställdheten mellan kvinnor och män eller på sysselsättningen, varken totalt eller på branschnivå.

Effekter för miljön

Behovet av en nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar kan, enligt *Konjunkturinstitutet*, ifrågasättas med hänsyn till de utsläppskrav som finns på EU-nivå. Sammantaget bedömer myndigheten att en sådan nedsättning har liten effekt på utsläppen från vägtrafiken och att inverkan på andelen miljöanpassade bilar är mycket osäker.

Förslaget är utformat så att skattelättnaden i genomsnitt ska vara oförändrad för elbilar och laddhybrider. På så sätt påverkas i princip inte incitamenten att skaffa sig laddbar bil som förmånsbil. I genomsnitt innebär förslaget förvisso en viss minskning av förmånsvärdet för elbilar och laddhybridbilar i de lägre prissegmenten. Det skulle kunna ses som en förstärkning i incitamenten att skaffa sig just en laddbar förmånsbil i de något lägre prissegmenten. Effekten av detta på förmånsbilsflottans sammansättning, och därmed på de samlade koldioxidutsläppen från förmånsbilar, bedöms dock vara liten. Att elhybrider föreslås exkluderas från nedsättningen innebär att det blir något dyrare för förmånsgivare och förmånstagare att skaffa sig denna fordonstyp som förmånsbil. I genomsnitt rör det sig emellertid bara om en knappt 5-procentig ökning av förmånsvärden för fordonstypen som helhet (se tabell 6.3). Att elhybrider exkluderas från nedsättningen kan möjligen ha en signaleffekt, så att något färre arbetsgivare väljer att erbjuda sina anställda elhybrider och i stället endast erbjuder laddbara bilar och gasbilar. Effekten är högst osäker men förmodligen liten. Ökade förmånsvärden för elhybrider skulle, vilket även *Finansbolagen*, *Toyota Sweden AB* och *Ynnor AB* påpekar, kunna innebära att elhybrider i vissa fall ersätts med konventionella bensin- eller dieselpbilar som förmånsbil. Den ökade skattelättnaden för gasbilar kan skapa ett visst ökat intresse för gasbilar som förmånsbilar. En bensinbil som byts ut mot en gasbil, som körs uteslutande eller mestadels på biogas, innebär en minskning av fossila koldioxidutsläpp vid körning. Det bedöms emellertid som osannolikt att antalet gasbilar skulle öka i betydande grad till följd av regeländringen.

Samtantaget bedöms förslagets effekter på storleken på, och sammansättningen av, förmånsbilsflottan som små. Av denna anledning bedöms förslagets effekter på miljö och klimat som små.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Genom förslaget uppnås en regelförenkling som förväntas medföra minskad administration för Skatteverket. Förslaget bedöms därför leda till lägre administrativa kostnader för Skatteverket på sikt, men myndigheten kommer initialt att få vissa engångskostnader för anpassning av blanketter, broschyrer och webbinformation samt för informationsinsatser i samband med att de nya reglerna införs. Dessa kostnader kommer att ingå i den anpassning som årligen görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning. Eventuellt tillkommande kostnader till följd av förslaget bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Transportstyrelsen för fram att myndigheten använder sig av Skatteverkets allmänna råd om värdering av bilförmån vid tillämpning av 16 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar och att denna regel därför kan behöva ändras om Skatteverket upphör med att ta fram allmänna råd med uppgift om närmast jämförbara konventionella bil. Transportstyrelsen anför vidare att en ändring av förordningen om klimatbonusbilar redan vid halvårsskiftet skulle innebära en utmaning sett till de anpassningar som skulle behöva göras inom myndighetens verksamhet.

Enligt 16 § förordningen om klimatbonusbilar får bonus till ett företag högst uppgå till ett belopp som motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara konventionella bil. I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.12) har regeringen aviserat att denna regel bör slopas. Enligt aviseringen skulle ändringen, tillsammans med andra ändringar i förordningen om klimatbonusbilar, ha trätt i kraft den 1 januari 2022. Förslagets utformning och ikraftträdande är dock beroende av en diskussion som förs med Europeiska kommissionen kring ändringarnas förenlighet med EU:s statsstödsregelverk. Regeringen bedömer att det kan finnas skäl att återkomma till denna fråga, men att det är lämpligt att det görs inom ramen för arbetet med de aviserade ändringarna i förordningen om klimatbonusbilar.

Frågor som rör bilförmån kan bli föremål för domstolsprövning. För de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms förslaget om en ändrad nedsättning för miljöanpassade bilar emellertid inte få några effekter.

7 Författningskommentar

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

61 kap.

8 a § 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 (vätagbil),

- 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 bilens nybilspris.

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ska beräknas.

I *första stycket* anges hur nedsättningen av nybilspriset för miljöanpassade bilar ska göras vid beräkning av värdet av bilförmån enligt 5 §. Ändringen innebär att bestämmelsen om att nedsättning ska göras till närmast jämförbara bil utan miljöteknik tas bort och ersätts av en ny, schabloniserad nedsättning för vissa miljöanpassade bilar. I strecksatserna framgår storleken på de belopp som nybilspriset ska sättas ned med för respektive miljöteknik. Bilar som drivs med annan miljöteknik än de som anges i paragrafen omfattas inte av nedsättningen.

Ändringen i *andra stycket* innebär att det införs en ny bestämmelse om att nedsättning enligt första stycket får göras med högst 50 procent av den miljöanpassade bilens nybilspris.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2022.

2. Lagen tillämpas första gången 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.

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 juli 2022.

Av *andra punkten* framgår att lagen tillämpas på bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången efter den 30 juni 2022 samt bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen. Det innebär att äldre bestämmelser fortfarande gäller för bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före den 1 juli 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Sammanfattning av promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljö- anpassade bilar

Bilaga 1

I promemorian föreslås att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar ändras genom att nybilspriset för miljöanpassade bilar, vid beräkningen av förmånsvärdet, sätts ned med ett fast schabloniserat belopp som utgår från bilens miljöteknik. Nedsättningsbeloppets storlek baseras huvudsakligen på den genomsnittliga nedsättning som görs i dag för respektive fordonstyp och föreslås vara 350 000 kronor för elbilar och vätagasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar. Nedsättningsbeloppet får dock inte överstiga 50 procent av bilens nybilspris. Elhybrider och etanoldrivna bilar föreslås inte omfattas av nedsättningen.

Ändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången från och med det datumet.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Bil Sweden, Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energigas Sverige, Finansbolagens Förening, Företagarna, Gröna Bilister, FAR, Konjunkturinstitutet, Motorbranschens Riksförbund, Naturvårdsverket, Näringslivets Skattedelegation, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Srf konsulterna, Svenskt Näringsliv, Trafikanalys, Transportstyrelsen och Trafikverket.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna synpunkter: Elbil Sverige, Förvaltningsrätten i Härnösand, IVL Svenska Miljöinstitutet, Lantbrukarnas Riksförbund, Naturskyddsföreningen, Regelrådet, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Sveriges Kommuner och Regioner.

Yttranden har dessutom kommit in från Arbetsgivarverket, Kia Sweden AB, Toyota Sweden AB, Volvo Car Sverige AB, Ynnor AB och 2030-sekretariatet.