

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

Finansdepartementet

Yttrande över promemorian Ändrad beräkning av bilförmån

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Förslaget innebär att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av bilförmånsvärdet. Fordonsskatten ska istället tillkomma som en ytterligare post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet vid beräkningen av förmånsvärdet. Förslaget avser bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. Till följd av förslaget ska prisbasbeloppsdelen sänkas från 0,317 till 0,29 prisbasbelopp vid beräkning av bilförmån för dessa bilar.

Dessutom föreslås en mindre ändring i bestämmelserna om nedsättning av förmånsvärdet för vissa miljöbilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare, så att nybilspriset sätts ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil.

Det föreslås vidare att förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. Om det i bilförmånen ingår förmån av sådan skatt eller avgift för förmånsbilen, ska denna förmån beräknas till marknadsvärdet.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Av remissen framgår att bonus-malus-systemet medför att variationen i fordonsskatten mellan olika bilmodeller kommer att öka, framför allt de tre första åren som bilar är i bruk. Finansdepartementet avser med förslaget att låta malusbeloppet påverka förmånsvärdet genom att bryta ut fordonsskatten från schablonen och på så sätt få in variationen i fordonsskatten i förmånsvärdet.

När det gäller förslaget om att förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet framgår det av remissen att förslaget avser att öka incitamenten för förmånstagare att begränsa sin privata körning och därmed i längden förbättra framkomligheten och miljön.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat syftet med förslaget på ett tydligt sätt i ett särskilt avsnitt och i själva konsekvensutredningen.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Av remissen framgår att förslagsställaren bland annat har övervägt en alternativ lösning på hur variationen i fordonsskatten kan avspeglas i förmånsvärdet och att ett sätt hade kunnat vara att lägga till malusen till det schablonberäknade förmånsvärdet, vilket skulle betyda ett förhöjt förmånsvärde under bilens tre första år i bruk för de bilar som erhåller en malus. Med förslagets nuvarande utformning uppger förslagsställaren att skillnaderna i fordonsskatten kommer att avspeglas i förmånsvärdet även efter det tredje året, då malusen inte längre påverkar fordonsskatten. Det framgår också att förslagsställaren övervägt om den regionala nedsättningen av fordonsskatten ska beaktas vid beräkning av förmånsvärdet. Bedömningen är dock att den administrativa bördan som skulle uppstå för förmångivarna och Skatteverket, när en individuell beräkning av förmånsvärdet skulle behöva göras, inte står i proportion till betydelsen för beskattningen.

Det framgår bland annat vidare av remissen att vid beräkning av värdet av bilförmån för vissa miljöanpassade bilar av tillverkningsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare, ska, enligt förslaget, nybilspriset sättas ned till en nivå som motsvarar nybilspriset för närmast jämförbara bil. Det uppges att om nuvarande regler om nedsättning av förmånsvärdet lämnas oförändrade, kommer miljöbilars förmånsvärde att påverkas av den jämförbara bilens fordonsskatt, vilket inte bedöms vara lämpligt av förslagsställaren.

Regelrådet kan konstatera att även gällande förslagets andra delar framgår indirekt vilka effekterna skulle bli om regleringen uteblev.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Regelrådet kan konstatera att det varken av konsekvensutredningen eller av remissen i övrigt finns någon redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Regelrådet anser att även om förslagsställaren gör bedömningen att förslaget inte berörs av EU-rätten ska detta likväl framgå av redovisningen. Läsaren kan inte förutsättas ha dessa kunskaper.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det framgår av remissen att ändringarna föreslås träda ikraft den 1 januari 2018. Det framgår vidare att förslaget om att fordonsskatten ska brytas ut ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsschablonen är en följd av det nya bonus-malus-systemet där systemet ska gälla bilar av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 juli 2018 eller senare. Av denna anledning föreslås de nya reglerna i föreliggande förslag gälla bilar av samma tillverkningsår eller registreringsdatum i vägtrafikregistret.

Av konsekvensutredningen framgår att Skatteverket förväntas genomföra informationsinsatser om de nya reglerna.

Såvitt Regelrådet förstår påverkas valet av ikraftträdelsedatum av bonus-malus-systemets föreslagna ikraftträdelsedatum även om datumen inte sammanfaller. Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat detta mer explicit. Det hade likaså varit önskvärt om

förslagsställaren hade redovisat ett resonemang om det föreligger behov av speciella informationsinsatser riktat mot berörda företag.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdandet och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen uppges att alla som har en bilförmån påverkas av förslaget och att det finns en förmånsbilpark på cirka 250 000 fordon. Merparten av personer med bilförmån bor, enligt förslagsställaren, i Stockholm och Göteborg. År 2015 fanns det, enligt uppgift, i Stockholm cirka 74 000 personer med bilförmån och cirka 36 000 i Göteborg.

Det uppges vidare att ungefär 10 procent av förmånsbilparken utgjordes av miljöbilar år 2015. Förslagsställaren bedömer att denna andel kommer att fördubblas med förslaget till cirka 20 procent. Med miljöbil avser förslagsställaren elbil, laddhybridbilar och gasbilar. Det framgår också att drygt 80 procent av de förmånsbilar som tillverkades och registrerades år 2015 var dieseldrivna.

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av berörda företag som är förmånsgivare utifrån antal, storlek och bransch. Såvitt Regelrådet kan förstå förekommer tjänstebilar i flertalet branscher och i både små och stora företag. Regelrådet anser dock att förslagsställaren åtminstone borde ha kunnat föra ett resonemang om i vilken utsträckning förmånsbilar förekommer, om det finns vissa branscher som berörs i särskild hög utsträckning, ett resonemang om de små företagen och om dessa är representerade i några särskilda branscher som eventuellt kan träffas hårdare än andra och så vidare. Då sådan redovisning saknas står Regelrådet utan underlag i bedömningen av hur förslaget träffar företagen. Regelrådet kan vidare konstatera att biltillverkare och bilförsäljare berörs av förslaget, vilket inte nämns av förslagsställaren.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Förslagsställaren uppger i sin konsekvensutredning att den administrativa bördan kommer att öka eftersom fler uppgifter behövs när förmånsgivare ska beräkna förmånsvärdet för en bilmodell. Förslagsställaren gör emellertid bedömningen att förutsatt att förmånsgivare även fortsättningsvis kommer att kunna använda sig av Skatteverkets internetbaserade verktyg för att beräkna bilförmånsvärden, den så kallade bilsnuran, kommer utbrytningen av fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen inte att påverka den administrativa bördan. Det framgår vidare att i de fall förmånsgivare tar betalt av förmånstagare för trängselskatt och infrastrukturavgifter innebär förslaget att bilförmånsvärdena inte behöver justeras ned med betald trängselskatt och infrastrukturavgift. För förmånsgivare som inte tar betalt av förmånstagare innebär förslaget däremot att den administrativa bördan ökar för såväl förmånsgivare som förmånstagare då dessa får en ny förmån att hantera.

Det framgår även att i den mån Skatteverket kommer att behöva begära in uppgifter om nya bilmodeller och nybilspriser kommer generalagenter och biltillverkare i viss mån träffas av ökade administrativa kostnader.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren i sin beräkning av förslaget effekter för Skatteverket tagit med behovet av att uppdatera den så kallade bilsnuran, vilket tyder på att förmånsgivarna även fortsättningsvis kommer att kunna ta hjälp av detta verktyg vid beräkningen av bilförmånsvärdena och därmed inte kommer att träffas av ökade administrativa kostnader. När det gäller utbrytningen av trängselavgifter och infrastrukturavgifter framgår av konsekvensutredningen att förslaget medför ökade administrativa kostnader för de förmånsgivare som inte tar betalt av förmånstagarna. Såvitt Regelrådet förstår uppstår sådana kostnader även för förmånsgivare som tar betalt av förmånstagarna då utbrytningen fortfarande ska ske. Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha redovisat någon slags bedömning av dessa nya kostnader och förklarat hur de träffar företagen. Om kostnaderna får betydelse för berörda företag anser Regelrådet dessutom att förslagsställaren borde ha kunnat redovisa exempelberäkningar för den hantering som följer av att administrera trängselavgifterna. Utan redovisning saknar Regelrådet möjlighet att bedöma förslaget administrativa kostnadseffekter på berörda företag.

Regelrådet finner därmed att förslagsställarens redovisning av förslaget administrativa kostnader är bristfällig.

Andra kostnader och verksamhet

Av konsekvensutredningen framgår att i den mån förmånsvärden ökar till följd av förslaget innebär det att kostnaderna ökar för förmånsgivarna. Höjda förmånsvärden medför att underlaget för socialavgifter ökar, liksom socialavgifterna ökar för förmånsgivarna. Detta innebär i sin tur att bolagsskatten för företagen minskar något.

Det framgår vidare att den offentliga sektorns intäkter till följd av förslaget bedöms öka med 84 miljoner kronor 2018 och att hälften av detta utgörs av ökade kommunala skatteintäkter. Effekten av förslaget förväntas öka något över tid och bedöms uppgå till 89 miljoner kronor år 2021. Förslagsställaren uppger att det är förslaget om utbruten trängselskatt ur bilförmånsberäkningen som på kort sikt står för den största delen av inkomstökningen. Det uppges vidare att om två tredjedelar av passagerna med förmånsbilar består av privata resor skulle 153 miljoner kronor per år kunna knytas till privata resor med förmånsbilar. Förslagsställaren uppger att om hela den summan skulle komma att redovisas som skattepliktiga förmåner, skulle inkomstskatter och arbetsgivaravgifter öka med 128 miljoner kronor. Förslagsställaren gör dock bedömningen att förslaget rörande trängselavgifterna kommer att påverka körbeteendet så att bilarna passerar vid andra tidpunkter eller inte alls, vilket gör att förmånstagaren kan påverka trängselskatten och därmed förmånsvärdet. Sammantaget med alla parametrar, där även andra förmåner och ersättningar som påverkar räknas med, gör förslagsställaren bedömningen att den offentligfinansiella nettoeffekten blir 77 miljoner kronor 2018 och 38 miljoner kronor 2021.

När det gäller att bryta ut fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen i bilförmånsberäkningen uppskattas den offentligfinansiella effekten till mindre än 10 miljoner kronor på kort sikt, både brutto och netto. Nettoeffekten förväntas dock tillta något över tiden och uppskattas till drygt 50 miljoner kronor år 2021. Vidare uppges att givet att ungefär en fjärdedel av förmånsbilarna byts ut varje år, skulle det dröja till 2022 innan de flesta förmånsbilar påverkas av förslaget. Förslagsställaren redovisar fordonsskatten som den ser ut idag för en genomsnittlig förmånsbil och vad bonus-malus-systemet innebär. Ökningen av förmånsvärdet för den genomsnittliga förmånsbilen skulle, enligt förslagsställaren, bli 3 500 kronor. Förslagsställaren bedömer att antalet miljöbilar kommer att fördubblas till följd av införandet av bonus-malus-systemet och det föreliggande förslaget. Givet betedeanpassningar skulle de totala bilförmånsvärdena öka med 75 miljoner kronor. Det uppges vidare att hur en bils förmånsvärde kommer att påverkas beror på de faktorer som styr fordonsskatten det vill säga koldioxidutsläpp och bränsletyp. Förslagsställaren visar hur förmånsvärdet påverkas till följd av utbrytningen av fordonsskatten ur prisbasbeloppsdelen för ett antal biltyper.

Regelrådet saknar en mer detaljerad redovisning av hur förslaget träffar berörda företag. Att bara beskriva att arbetsgivaravgifterna kommer att öka utan att närmare försöka förklara hur eller ge exempelberäkningar är inte tillräckligt för att det ska gå att skapa sig en bild av förslagets kostnadsmässiga effekter för berörda företag. Regelrådet kan förstå att det finns flera parametrar som avgör hur förslaget kommer att träffa företagen och att två av dessa är bilmodellens koldioxidutsläpp och bränsletyp. Regelrådet anser emellertid att det borde ha varit möjligt för förslagsställaren att räkna på de antaganden som förslagsställaren gör i redovisningen av de offentligfinansiella effekterna och som bygger på ett resonemang om hur många som antas köpa likvärdiga bilar som köpts tidigare, köp av bilar med likvärdig förmånsbeskattning som tidigare eller möjligheten att köpa miljöklassade bilar. Regelrådet saknar även redovisning av om förslaget kan påverka företagets verksamhet, inte minst när det gäller biltillverkare och bilförsäljare. Med anledning av att fördjupad redovisning av förslagets andra kostnader och verksamhet utelämnats, saknar Regelrådet möjlighet att göra en bedömning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader och verksamhet är bristfällig.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Av konsekvensutredningen framgår att förslaget kan påverka konkurrensförhållandena mellan olika biltillverkare, liksom mellan olika företag som säljer bilar i och med att bilförmånsvärdet kommer att variera med fordonsskatten. De nya reglerna kommer att gynna bilar med låg fordonsskatt och därmed gynna företag med sådana bilar i sitt modellutbud.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning, varför förslagsställarens redovisning är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av om regleringen påverkar företagen i andra avseenden än de redan redovisade. Med anledning av att det bland annat saknas viktig redovisning avseende berörda företag och de kostnadsmässiga konsekvenserna kan Regelrådet inte utesluta att det även kan finnas ytterligare påverkan på företagen.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Regelrådet kan konstatera att det utöver redovisning av berörda företags storlek även saknas redovisning av om det funnits anledning att ta särskild hänsyn till de små företagen vid reglernas utformning.

Enligt vad Regelrådet erfar träffas de små företagen som har tjänstebil som även används privat särskilt hårt av förslaget. Det handlar exempelvis om enskilda företagare inom hantverksyrken som är hänvisade till mindre skåpbilar eller transportbilar, där det saknas möjlighet att köpa miljöbilar. Enligt vad Regelrådet erfar finns det på marknaden endast en transportbil som släpper ut mindre än 95 gram koldioxid, men då denna har en begränsad räckvidd är den inte att anse som ett möjligt alternativ. Det finns därför en uppenbar risk att befintliga transportfordon används längre än vad som kan anses som miljömässigt bra eller att äldre bilar importeras för att på så sätt undkomma skatten.

Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha kunna redovisa ett resonemang om hur de mindre företagen träffas av regleringen och vilka överväganden som gjorts avseenden möjligheterna att ta särskild hänsyn till dessa företag vid utformningen av regleringen.

Regelrådet finner därmed att förslagsställarens redovisning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att endast ett fåtal redovisningspunkter kan betraktas som godtagbara i förslagsställarens konsekvensutredning. Regelrådet anser att det bland annat saknas viktig redovisning beträffande de berörda företagen utifrån antal, storlek och bransch och vilka kostnadsmässiga konsekvenser som förslaget medför för företagen samt redovisning av hur förslaget träffar de små företagen och vilka behov som eventuellt övervägts avseende särskild hänsyn till dessa små företag. Utan denna redovisning saknar Regelrådet möjlighet att bedöma förslagets konsekvenser för berörda företag.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 19 april 2017.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist ordförande, Samuel Engblom, Claes Norberg och Ebba Sjögren. Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande