

# RISE

## DIGITALA SYSTEM MOBILITET I TRANS- FORMATION



### **Modernare och enklare skattesystem för privat bildelning**

Niklas Thidevall, Maria Schnurr

RISE Rapport 2021:77

# Modernare och enklare skattesystem för privat bildelning

Niklas Thidevall, Maria Schnurr

Drive Sweden är ett av 17 strategiska innovationsprogram (SIP). De strategiska innovationsprogrammen finansieras via Verket för innovationssystem (**Vinnova**), Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (**Formas**) och Statens energimyndighet (**Energimyndigheten**). Drive Sweden och satsningen Drive Sweden Policy Lab (**DSPL**) beskrivs utförligare i bilaga 2.



With support from



Strategic  
innovation  
programmes

# Abstract

## **The tax situation for private carsharing in Sweden**

The tax situation for private (peer-to-peer, P2P) carsharing in Sweden has been identified by platform operators and end-users as one of the key barriers for growth. Given a tax declaration system in Sweden that requires less to no effort on the individual's side – declarations usually are pre-filled and only need to be confirmed, via a digital interface – certain additional revenues like the ones from private carsharing, even if small, need to be filled in manually, posing a seemingly insurmountable barrier for the average Swedish taxpayer. Multiple platform operators within P2P carsharing shared their concerns over how this keeps people from starting to share their cars, while at the same time taking up quite some time on the platform operators' sides for handling customers' tax-related questions. Another issue is of course the tax burden itself – 30 percent of the revenues, minus a mileage deduction, which feels high, especially for individuals that choose to share their vehicles out of an environmental motivation and not with the main purpose to generate significant incomes.

During a time where the car sharing market is growing significantly – many more people needed access to cars during the Covid-19 pandemic to avoid public transportation – and where all kinds of sharing need to be encouraged to achieve climate and environmental goals, this situation seemed unacceptable and prompted a Drive Sweden funded so-called policy lab project led by RISE Research Institutes of Sweden (**RISE**). Together with key stakeholders, namely platform operators for private carsharing and sharing of other private assets, the main challenges were identified, along with possible solutions. During the project the Swedish government conveniently proposed a tax deduction of SEK 20,000 (appr. EUR 2,000) for individuals' revenues from the sharing economy, and the EU came with a directive to introduce a common tax reporting system for the sharing (and “gig”) economy throughout Europe (DAC-7). For both proposals, the project group identified improvement areas in order to foster long-term growth of the sharing economy, in line with national and international development goals. The report sheds light on these and other issues that came up in the numerous discussions and exchanges between a very heterogeneous group of stakeholders, opening for further discussion and analyses to come.

Key words: P2P sharing, car sharing, sharing economy

RISE Research Institutes of Sweden AB

RISE Rapport 2021:77

ISBN: 978-91-89385-67-2

Göteborg 2021

# Innehåll

<b>Abstract</b> .....	<b>1</b>
<b>Innehåll</b> .....	<b>2</b>
<b>Förord och definitioner</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Bakgrund</b> .....	<b>5</b>
1.1 Vad menar vi med privat bildelning.....	5
1.2 Varför är bildelning viktigt? .....	7
1.3 Plattformsoperatörer lyfter fram fördelar.....	8
1.4 Resultat av tidigare projekt .....	10
1.5 Riksrevisionens rapport RIR 2021:16 .....	11
1.6 Regeringens promemoria med remitterat förslag till schablonavdrag .....	12
1.7 Kontrolluppgiftsdirektivet.....	12
<b>2 Närmare om arbetet</b> .....	<b>13</b>
2.1 Metod inom Drive Sweden Policy Lab .....	13
2.2 Närmare om arbetet i detta policylabb .....	14
2.3 Avgränsning.....	15
<b>3 Beskattning av privat bildelning</b> .....	<b>16</b>
3.1 Dagens beskattning av privat bildelning.....	16
3.2 Utmaningar med dagens skattesystem .....	20
3.3 Internationell utblick.....	24
3.4 Schablonavdrag för andra inkomstslag.....	25
3.5 Avsaknad av åtgärder på efterfrågesidan.....	26
<b>4 Analys av regeringens promemoria</b> .....	<b>26</b>
4.1 Schablonavdrag för uthyrning av bl.a. klimatvänliga fordon .....	27
4.2 När en tillgång ska anses som en personlig tillgång .....	28
4.3 Reserverat avdrag till plattformsoperatörer som lämnar kontrolluppgift.....	29
4.4 Samlat grepp på all uthyrning som privatpersoner gör.....	30
<b>5 Analys av förtryckta kontrolluppgifters möjligheter och utmaningar</b> .	<b>31</b>
5.1 Viktigt med förtryckta uppgifter i inkomstdeklarationen .....	31
5.2 Fördelar med kontrolluppgifter från plattformsoperatörer .....	33
5.3 Nackdelar med kontrolluppgifter från plattformsoperatörer.....	33
5.4 Plattformsoperatörernas roll i kravspecificeringar.....	34
<b>6 Analys av alternativa sätt att underlätta privat bildelning</b> .....	<b>34</b>
<b>7 Slutsatser och förslag</b> .....	<b>37</b>
<b>Bilaga 1 – Delningsaktörer i Sverige</b> .....	<b>i</b>
<b>Bilaga 2 – Vad är Drive Sweden Policy Lab</b> .....	<b>ii</b>

# Förord och definitioner

Följande rapport utgör en delrapport i projektet Drive Sweden Policy Lab 2021/22 som genom Drive Sweden är finansierat av Vinnova.<sup>1</sup> Projektet koordineras av det statliga forskningsinstitutet RISE och är en fortsättning på en längre satsning på regelverksinnovation från Drive Sweden. Satsningen och Drive Sweden beskrivs mer utförligt i bilaga 2. Projektet har pågått sedan den 19 februari 2021 och består av tre delar. Denna delrapport avser den första delen *Modernare och enklare skattesystem för privat bildelning*. Parterna utöver RISE i denna del är

- GoMore Sverige filial (**GoMore**),
- Flexidrive Sverige AB (**SnappCar**),
- Heapsters AB (**Heap**),
- Hygglo AB (**Hygglo**),
- Coneeds AB (**ihopa**),
- Ezeride AB (**Ezeride**),
- Trafikverket,
- Region Stockholm (Trafikförvaltningen), och
- Barkarby Science AB.

Under arbetets gång har regeringen remitterat en promemoria med ett förslag om schablonavdrag för privatpersoner som hyr ut personliga tillgångar på 20 000 kronor per år, med avdrag för eventuella utgifter för uthyrningen (**regeringens promemoria**),<sup>2</sup> Riksrevisionen kommit med en rapport *Skatteverkets arbete med att beskatta delningsökonomi (Riksrevisionens rapport)*<sup>3</sup> och Europeiska Rådet beslutat om ett nytt direktiv i fråga om administrativt samarbete i fråga om beskattning med ett europeiskt rapporteringssystem för inkomster från digitala plattformar (**Kontrolluppgiftsdirektivet**).<sup>4</sup> Regeringens promemoria beskrivs i avsnitt 1.6 samt analyseras i avsnitt 4, Kontrolluppgiftsdirektivet beskrivs i avsnitt 1.7 samt analyseras i svensk kontext i avsnitt 5 och Riksrevisionens rapport hanteras endast översiktligt i avsnitt 1.4.

Stort tack till Rebecca Filis, Johan Ragnesten (båda på Skatteverket) och övriga som varit med och tyckt till och bidragit med sina åsikter och kunskap. Vi vill särskilt påpeka att ståndpunkter och ställningstagande i denna rapport är författarnas egna. Andra parter eller deltagare kan ha en annan analys och kommit till andra slutsatser.

Distansarbete i juli 2021

Niklas Thidevall, Maria Schnurr

<sup>1</sup> Vinnovas dnr 2021-01025.

<sup>2</sup> *Ytterligare stimulanser på hyberområdet: En ny skattereduktion för reparationer och skattefri uthyrning av personliga tillgångar*, Regeringskansliets dnr Fi2021/01820.

<sup>3</sup> RIR 2021:16, publicerades den 20 maj 2021.

<sup>4</sup> Rådets direktiv (EU) 2021/514 av den 22 mars 2021 om ändring av direktiv 2011/16/EU om administrativt samarbete i fråga om beskattning. Ett direktiv är ett slags krav på medlemsstaterna att införa vissa bestämmelser. För detta direktiv används ofta begreppen DAC 7, exempelvis DAC 7-direktivet, eller handräckningsdirektivet.

# Sammanfattning

Delningsekonomin lyfts ofta fram som ett sätt för att våra resurser ska användas på ett mer effektivt sätt, i linje med nationella och globala klimat- och miljömål. Delningsekonomin tillväxt påverkas av en mängd olika faktorer såsom beteende och marknadsutveckling. Samtidigt anpassas lagstiftning och andra regelverk inte lika snabbt till marknads- och samhällsutvecklingen.

När det kommer till privat bildelning påverkar just beskattningssituationen branschens utveckling på ett påtagligt sätt. Även om det är en fortfarande liten företeelse jämfört med andra delar av delningsekonomin har privat bildelning ökat under pandemin. Det har under denna period för plattformoperatörerna blivit ännu tydligare hur begränsande det befintliga regelverket kan vara med bl.a. oklarhet och rädsla att göra fel (vilket hindrade användare att prova överhuvudtaget). Samtidigt upplevde plattformsaktörerna ”handpåläggningen” för att svara på och hantera olika skatterelaterade frågor som mycket tidskrävande. Detta utgångsläge gav upphov till ett Vinnovafinansierat policylabb inom Drive Sweden vilket ligger till grund för denna rapport. I ett policylabb finns det möjlighet att gemensamt med behovsägare kartlägga utmaningar och identifiera lösningar kring policy och regelverk. I det här fallet handlade det om Sveriges främsta plattformsaktörer inom privat bildelning samt andra plattformsaktörer med liknande affärsområden som arbetade tillsammans.

Utifrån ett gemensamt arbete under våren 2021 beskriver rapporten utgångsläget, dvs hur dagens beskattningssituation påverkar branschen, användare och delningsekonomin. Under projektets gång kom det tre mer eller mindre väntade, men väl tajmade lagförslag och rapporter som hade påverkan på projektets frågeställningar: (i) Regeringen remitterade en promemoria med ett förslag om schablonavdrag för privatpersoner som därmed skattefritt kan hyra ut personliga tillgångar för upp till 20 000 kronor per år (regeringens promemoria), (ii) Riksrevisionen publicerade granskningen *Skatteverkets arbete med att beskatta delningsekonomin* (Riksrevisionens rapport) och (iii) Europeiska Rådet beslutade om ett nytt direktiv om ett europeiskt rapporteringssystem för inkomster från digitala plattformar (Kontrolluppgiftsdirektivet).

Riksrevisionens rapport lämnade över lag bra betyg avseende Skatteverkets hantering och kom med milda förbättringsförslag helt i linje med projektgruppens syn, bl.a. att informationen på Skatteverkets webbsidor behöver förtydligas ännu mer. Regeringens promemoria och EU:s kontrolluppgiftsdirektiv gav upphov till mer omfattande diskussioner och funderingar. Rapporten dyker ner i olika sätt att anpassa schablonavdraget så att det gynnar hållbara fordon liksom belyser hur det påverkar seriösa plattformsaktörer samt framtida upplägg för kontrolluppgifter som underlättar för både branschen, användare och Skatteverket.

Eftersom projektgruppens medlemmar kom från olika delar av delningsekonomin förekom det en mängd diskussioner om andra policy- och regelverksrelaterade utmaningar – utöver just beskattningen – som anses vara relevant för delningsekonomin utveckling framöver. Dessa frågor som lyfts till slutet av rapporten ska ses som en inbjudan till vidare diskussioner som förhoppningsvis leder till ytterligare anpassningar av regelverket för framtidens delningsekonomi.

**Nyckelord:** bildelning; delningsekonomi; beskattning; kontrolluppgifter

# 1 Bakgrund

## 1.1 Vad menar vi med privat bildelning

Denna rapport behandlar privatpersoners tillhandahållande av fordon, ofta benämnt bildelning. Detta kan ske utan vederlag men när det sker till andra än närstående och andra bekanta sker det i allt större utsträckning mot vederlag genom digitala plattformsoperatörer som förmedlare. Ofta används det engelska begreppet P2P eller utskrivet peer-to-peer. Vi har inom ramen för denna rapport valt begreppet **privat bildelning**. I formella sammanhang används ofta begreppet *uthyrning* för det fall när det sker mot vederlag och *lån* i de fall det sker utan vederlag.

Förutom informella och icke-kommersiella sätt att dela bil, som bygger på att till exempel familjemedlemmar eller grannar känner varandra, finns det olika formella sätt för personer att dela tillgångar.<sup>5</sup> För fordonens del är dessa:

1. **Stationsbaserad biluthyrning** avser en aktör som yrkesmässigt tillhandahåller bilar som kan hyras, vanligtvis dag- eller veckovis, vanligtvis från biluthyrarens lokaler. Verksamheten kräver tillstånd från Transportstyrelsen enligt lagen (1998:780) om biluthyrning (**biluthyrningslagen**). Biluthyraren tar helt och hållet ansvar för bilen och kontrollerar bilen efter varje uthyrningstillfälle. Det innebär att uthyrningsstationerna på ett eller annat sätt är bemannade (även om det finns lösningar för tider när stationen är stängd). Användare måste registreras och godkännas vid varje uthyrningstillfälle. Kommersiella biluthyrare tillhandahåller omkring 30 000 bilar i Sverige på strategiska platser (centralstationer, flygplatser osv.) och exempelvis drivmedelsstationer runt omkring i landet. Fordon i stationsbaserad biluthyrning har en hög beläggningsgrad, dvs. är uthyrda en stor del av tiden. Biluthyrare är organiserade i branschförbundet Biluthyrarna.

2. **Motorfordonspooler** (vanligare/gängse begrepp: bilpooler<sup>6</sup>) har användare som registrerar sig som medlemmar i motorfordonspoolen och ibland betalar periodavgifter. Fordonen hyrs per timme och hämtas och lämnas vid dedikerade obemannade parkeringar (i motsats till stationsbaserad biluthyrning där hämtning och lämning ofta hantearas på stationer med personal, även om fler och fler utlämnanden sker på distans och det är vanligt att nyckel kan lämnas i exempelvis en låst brevlåda) eller är helt ”friflytande” där bilen kan hämtas och lämnas på valfri parkeringsplats inom ett visst område. Motorfordonspooler tillhandahåller en bokningsplattform där fordonen kan bokas flexibelt och spontant. Det har blivit vanligt med fysisk tillgång utan fysisk nyckel, och istället används kort, kod, digital nyckel eller liknande. Som en nyare företeelse finns så kallade flytande motorfordonspooler där fordonen kan hyras och lämnas tillbaka var som helst inom ett begränsat område. I Sverige fanns 2019 enligt statistik återgivet i betänkandet

<sup>5</sup> Roth, Larsson, & Koucky, 2016, Barth, M., Shaheen, S.: Shared-use vehicle systems: framework for classifying carsharing, station cars, and combined approaches. Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board. (2002).

<sup>6</sup> Begreppet motorfordonspooler är hämtat från betänkandet *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon* (SOU 2020:22). Ofta används begreppet bilpool, men för att omfatta såväl bilar som motorcyklar och mopeder valde utredningen definitionen motorfordonspooler. Exakt definition kan komma att bli en annan om utredningens förslag efter remissrundan och innan beslut i riksdag och regering.

*Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon* väl över 100 000 medlemmar i motorfordonspooler och omkring 2 500 anslutna fordon (delningsfordon).<sup>7</sup> Motorfordonspooler har en tendens att finnas mest i tätbefolkade områden såsom storstäder för att säkerställa kundunderlaget, exempelvis i anslutning till ett visst företag eller viss fastighet; om fordonen inte delas utanför exempelvis ett företags anställda behövs inget tillstånd enligt biluthyrningslagen.

**3. Privat bildelning** innebär i motsats till stationsbaserad biluthyrning eller motorfordonspooler att det är privatpersoner som tillhandahåller fordonen. Det handlar om fordon som anskaffas främst för privat bruk, dvs. av ägaren, men som lämnas ut till hyrestagare vid vissa tillfällen. Det är vanligt att använda sig av en digital plattformsoperatör som blir som en typ av mäklare mellan bilägare och hyrestagare samt bistår med bl.a. (i) vissa garantier i form av till exempel särskild försäkring under delningstiden, (ii) granskning av seriösa förare/ körkortsinnehav osv., (iii) insamling av uppgifter om skador och miltal och (iv) hantering av betalning via plattformarna. Det finns ett fåtal aktörer inom privat bildelning i Sverige (se bilaga 1). Det är vanligt med fysisk tillgång till fordonen via fysiska nycklar, som överlämnas av fordonsägaren, men olika aktörer på marknaden för privat bildelning har lanserat eller planerar tillgång via digitala nycklar som avlägsnar det hinder som tillgång till fysiska nycklar innebär. En annan innovation som prövats i mindre skala rör affärsmodellen och är en kombination av biluthyrning eller motorfordonspool med privat bildelning: en bilägare lämnar sin personbil till en kommersiell biluthyrare eller motorfordonspool som sedan hyr ut bilen till kunder, t.ex. i tider där man har högt kundtryck. I det fallet agerar biluthyraren/ motorfordonspoolen oftast som andrahandsuthyrare och bestämmer exempelvis självständigt hyresnivån och är avtalspart med den slutliga kunden.<sup>8</sup> Det saknas i vart fall ännu en branschförening eller motsvarande för branschaktörerna inom privat bildelning där *plattformsoperatörer* som förmedlar privat bildelning organiserat sig.

#### ***Illustration av hur det kan vara – En dag i privatbildelaren Anders liv***

*Vår fiktiva bildelare Anders tjänar lite extra pengar genom att dela sin bil genom en förmedlingstjänst. Han har registrerat sig och sin bil i en bildelningsapp, och delat den ett par gånger. Det känns tryggt eftersom han kan se alla bilanvändare i appen, och plattformsoperatören står för ett kontrakt och den extra försäkring som krävs. Dessutom bestämmer han priset själv. Så kommer den årliga sammanställningen från plattformsoperatören, som informerar om att Anders måste deklarerat sina inkomster. Det var runt 10 000 kronor ändå! Han förstår efter samtal med plattformsoperatörens kundtjänst att han, istället för att bara kunna godkänna sin deklaration som vanligt, måste lägga in uppgifter i deklarationen själv. Hur var det nu igen, han minns knappt hur Skatteverkets nätportal såg ut. Det visar sig också att beloppet han ska betala i kapitalskatt motsvarar nästan hela den preliminära skatteåterbäringen som är förtryckt på Anders deklarationsblankett. Ingen skatteåterbäring i år? Är det belöningen för allt slit med att tanka och städa bilen, stämma av med hyrestagare och allt krångel med den där skadehanteringen och försäkringen? Anders funderar på om han ska fortsätta dela bilen och frågar sig om Skatteverket ens kommer att märka att han inte tar upp inkomsten när han deklarerar?*

<sup>7</sup> SOU 2020:22, s. 63. Begreppet delningsfordon är detsamma som föreslås i betänkandet *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon* (SOU 2020:22).

<sup>8</sup> Det innebär dock att biluthyrningslagens regler tillämpas fullt ut, med tillhörande lagstiftning innebär detta bl. a. att fordonen behöver besiktigas oftare.



## 1.2 Varför är bildelning viktigt?

Varför dela bil? Sveriges regering har ambitionen att minska transportsektorns fossilbränsleberoende med 80 procent till 2030, och det är tydligt att målet ska nås genom förändringar avseende fordonen, bränslen och beteende<sup>9</sup> eftersom tekniska åtgärder är otillräckliga. Bildelning, i vilken form som helst, blir en allt viktigare del av dagens och framtidens mobilitet, eftersom den effektiviserar resursanvändning – en privatägd personbils klimatpåverkan kommer till stor del från tillverkningen och den står i genomsnitt still 90–95 procent av tiden – samtidigt som det ökar tillgången till transportmedel. I hög utsträckning kan bildelning bidra till minskat bilägande och bilanvändning, vilket minskar klimatpåverkan, luftföroreningar, buller, trängsel och ytanvändning (särskilt för parkering). En återkommande fråga i studier om motorfordonspoolernas effekter har varit att ta reda på hur många privata personbilar en bilpoolsbil kan ersätta. Det finns resultat från två till 20 bilar. Det finns dock även ett fåtal studier som pekar ut negativa effekter av bildelning, där den leder till ökad bilanvändning till exempel bland användare som annars inte hade haft tillgång till en bil. Så är ofta fallet vid s.k. friflytande bilpools där fordonen kan hämtas och lämnas fritt inom vissa tillåtna områden som har en viss tendens att ersätta resor med miljövänliga transportmedel (kollektivtrafik, cykel, gång osv). Resultaten skiljer sig avsevärt beroende på lokala förutsättningar.

Medan motorfordonspoolernas effekter har undersökts i årtal<sup>10</sup> har det inte i samma utsträckning skett forskning av privatbildelningens effekter; ännu mindre om de kombinerade effekterna av de olika sätten att dela bil. En anledning är att användningen är mycket spretigare, dvs. väldigt oregelbundet, vilket gör det svårare att urskilja mönster; en annan är att företeelsen i sig är fortfarande så pass begränsad att den inte tycks ha större påverkan på trafikarbetet.

Trots att förväntningarna är stora har bildelning ännu inte kunnat bidra till en väsentlig minskning av fordonsflottan, eftersom det finns flera hinder. Det beror delvis på beteende, och delvis är orsakerna strukturella. Bildelning är helt enkelt inte integrerat i transportsystemet än. Man kan dock ana en tendens i nyare lagstiftning och utredningar i Sverige att vilja minska eller ta bort (den privata) bilens särställning i samhällsplanering (t.ex. betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling<sup>11</sup>), samt att kommunala och privata aktörer inom samhällsbyggnad jobbar för en mer likvärdig syn på alternativ till den privatägda bilen.

<sup>9</sup> Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, and Boverket, 2020, *Kontrollstation För Strategisk Plan För Omställning Av Transportsektorn till Fossilfrihet*, <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc?ResourceId=163536> (läst 2021-07-08).

<sup>10</sup> För en forskningsöversikt se bl.a.: Ceccato, R., Diana, M., 2018. *Substitution and complementarity patterns between traditional transport means and car sharing: a person and trip level analysis*. Transportation (Amst); Chen, T.D., Kockelman, K.M.: *Carsharing's life-cycle impacts on energy use and greenhouse gas emissions*. Transp. Res. Part D Transp. Environ. (2016); Ramos, É.M.S., Bergstad, C.J., Chicco, A. et al. *Mobility styles and car sharing use in Europe: attitudes, behaviours, motives and sustainability*. Eur. Transp. Res. Rev. 12, 13 (2020); Namazu, M., Dowlatabadi, H., 2015. *Characterizing the GHG emission impacts of carsharing: a case of Vancouver*. Environ. Res. Lett. 10, 124017. På EU-nivå har olika sätt att främja bildelning undersökts i EU-projektet STARS21 (2017–2020) (<http://stars-h2020.eu/>).

<sup>11</sup> SOU 2021:23.

Samtidigt finns det en del externa trender som redan nu bidrar till en ökad dragkraft till bildelning (och andra alternativ till den privata bilen såsom kollektivtrafik, cykel och gång).

- Städer förtätas, vilket ökar tillgängligheten respektive minskar behovet av att transportera sig längre sträckor i vardagen, och det finns allt mindre plats för parkering. I framför allt förtätade innerstäder kräver många kommuner mycket färre parkeringsplatser av exploatörer, och för de boende blir det för dyrt och/eller för opraktisk med bilnehav.
- Körkortsinnehav blir mindre vanligt eller skjuts upp i tid, likadant med bilnehav. Folk är mindre vana att köra eller äga bil. Körkortsinnehav är dock en förutsättning för att kunna hyra bil.
- Coronapandemins restriktioner innebar, i någon form men varierande över tid, en allmän avrådan från att resa kollektivt vilket fick till följd att folk gick över till andra färdmedel såsom cykel/gång eller bilen för resor som ändå genomfördes. De som inte ägde bil men behövde en för enstaka tillfällen såsom utflykter, semesterresor var då mer benägna att hyra bilar. Coronakrisen har gett den privata bildelningsbranschen en stark skjuts eftersom bilarna är lätt tillgängliga i närområdet och det inte finns någon bindningstid eller dylikt. En annan anledning var att såväl stationsbaserade biluthyrare som motorfordonspooler inte hade kapaciteter att på kort tid svara mot efterfrågan från privatpersoner, då de hade minskat sina verksamheter i olika stor utsträckning eftersom stationsbaserad biluthyrning traditionellt sett är väldigt beroende av tjänsteresande. Samtidigt var många bilägare mer benägna att dela sin bil, eftersom de själv inte behövde resa i lika stor utsträckning.

## 1.3 Plattformsoperatörer lyfter fram fördelar

Plattformsoperatörer underlättar för privatpersoner att få sin bil uthyrd genom att dra nytta av kunddatabasen och plattformen som genererar nya medlemmar och möjliggör för användare att mötas. Vilka samhällseffekter privat bildelning har bör som RISE påtalat i olika sammanhang studeras vidare, särskilt i ljuset av att antalet nu börjar bli så många att det är möjligt att det kan få en synbar effekt.

Flera plattformsoperatörer lyfter tillit till en annan okänd person och konflikträdsla som ett stort hinder för att få privat bildelning (och delning av tillgångar i allmänhet) att växa. Användarna kan ställa sig frågor såsom: Vad händer om bilen blir stulen eller förstörd? Vad händer om hyrestagaren inte dyker upp på utsatt tid? Aktörerna kan bidra till att överbrygga dessa genom att bl.a.

- förmedla tilläggförsäkring som är specialframtagen för privat bildelning och som täcker bilen under uthyrningstillfället,
- tillhandahålla skriftliga avtal på ett område där det finns få dispositiva regler – alltså ett tydligt regelverk att falla tillbaka på för att fylla ut luckor om exempelvis endast pris överenskommits,
- verifiera identitet och körkortsbehörighet,
- bistå såväl hyrestagare som uthyrare med frågor som uppstår för att avlasta respektive part,


- göra en kreditupplysning för att säkerställa betalningsförmåga och granska personuppgifter,
- dokumentera skador både före och efter uthyrning,
- via digitala avtal registrera omfattningen av körningen/vad som ska betalas,
- sköta betalningen mellan parter via digitala betalningssystem,
- driva in betalning om skador uppstått eller om det finns skäl till prisavdrag,
- bistå med uppgifter som stöd vid hantering av skattefrågor och deklaration samt i framtiden kontrolluppgifter (som förhoppningsvis kan förtryckas och därmed underlätta deklarationen), och
- förmedla information om vem som kört bilen vid förfrågan från polis i brottsutredande syfte.

**Exempel på en plattformsoperatörs frågor från kunder som illustrerar problematiken som framkommit under arbetet:**

”Jag ville bara ringa för att höra om det fanns en människa på andra sidan och att tjänsten på hemsidan fanns på riktigt.”

En trygg plattform gör att fler vågar dela fordonet men det är inte tillräckligt enkelt för kunden om det brister i exempelvis tillgång/närhet – såväl fysisk som upplevd. Kännedom om delningstjänster är låg enligt flera plattformsoperatörer – och alternativet att köpa eget fordon är invant och finns överallt.

Genom bildelning minskas utsläppen av koldioxid tack vare att fler människor kan klara sig på färre bilar. Nyproduktionen av bilar kan därmed begränsas. Plattformsoperatörer redovisar årligen hur mycket koldioxid som sparats tack vare delning, där den som delar sin bil på så sätt är med och minskar sitt klimatavtryck.



**Respekt!**  
 Klara är topp 1% bland medlemmarna på GoMore som sparar mest CO2.

Läs mer

Figur 1 Kommunikation av miljö- och klimateffekter till kunden av plattformsoperatören GoMore.



Figur 2 Kommunikation av miljö- och climateffekter till kunden av plattformsoperatören SnappCar.

Eftersom plattformsoperatörer som ägnar sig åt privat bildelning befinner sig i delningsekonomin (eng. *sharing economy*) blandas de lätt ihop med aktörer inom det som även associeras med begreppet gig-ekonomin. Delningsekonomin har blivit ett paraplybegrepp på allt ifrån stora kommersiella plattformar såsom AirBnB eller Uber till lokala, småskaliga plattformar där man kan köpa närproducerat direkt från producenten eller liknande. Vissa aktörer inom det som bör tillhöra gig-ekonomin har anklagats för att inte ta tillräcklig hänsyn till t.ex. arbetsmiljöföreskrifter eller skattelagstiftningen. Sammanfattat kan man även hitta allt möjligt som innebär "(o)hållbarhet" i delningsekonomin rike. Det är därför avgörande för plattformsoperatörer som fäster vikt vid social och ekonomisk hållbarhet att skilja sig från aktörer som tycks ställa även andra i sämre dager. Det är en anledning till att flera aktörer inom privat bildelning har varit med att driva en utveckling i skattesystemet som gör det "lätt att göra rätt" för att säkerställa att avgifter och skatter betalas rätt (se beskrivning av tidigare projekt i avsnitt 1.4).

## 1.4 Resultat av tidigare projekt

Under 2018 hjälpte ett projekt hos RISE som var finansierat genom Drive Sweden till att förtydliga reglerna kring beskattningen bland annat på en av Skatteverkets webbsidor och möjliggjorde ett schabloniserat milavdrag.<sup>12</sup> Det var första gången som aktörerna

<sup>12</sup> Se Drive Sweden positionspaper *Regelverksinnovation för P2P bildelning i Sverige*, 2018, [https://www.drivesweden.net/sites/default/files/content/bilder/positionpaper\\_juni2018\\_1.pdf](https://www.drivesweden.net/sites/default/files/content/bilder/positionpaper_juni2018_1.pdf) (läst 2021-06-29).

samlades kring ämnet och myndigheternas uppmärksamhet drogs till frågan. Projektet handlade dessutom om biluthyrningslagen som identifierats som ett hinder för innovationer för bildelningssupplägg som inkluderar en blandning av privata och kommersiella aktörer eller bilar, men inte rör konventionell privat bildelning. I projektet deltog bl.a. flera plattformssaktörer, kommersiella biluthyrare, biltillverkare, Transportstyrelsen och Skatteverket. Det var redan då tydligt för flertalet deltagare att beskattningen behöver förenklas och helst minskas ytterligare för att underlätta för privat bildelning. Sedan dess har antal privatbildningsaktörer ökat samt användare (både bilägare och hyrestagare) vuxit rejält, inte minst på grund av Corona-pandemin (se ovan) vilket är ännu mer skäl att undersöka och undanröja hinder.

## 1.5 Riksrevisionens rapport RIR 2021:16

Riksrevisionen kom den 20 maj 2021 med rapporten *Skatteverkets arbete med att beskatta delningsekonomin*.<sup>13</sup> Slutsatserna riktar sig generellt mot delningsekonomin (inbegripet gig-ekonomin) och förutsättningarna skiljer sig rimligen åt mellan olika delar av fältet.

Den övergripande slutsatsen i rapporten är att arbetet i huvudsak har bedrivits effektivt, men att informationen från myndigheten behöver förbättras. Till exempel kan Skatteverket göra mer för att presentera enkel information på sin webbplats som är lätt att förstå för alla inom delningsekonomin. Skatteverket har genomfört väl avvägda kontroller, men effektiviteten i dessa kan komma att bli begränsad på sikt.

När det gäller frågan om Skatteverkets information är lätt att förstå konstateras att det bland annat behöver bli tydligare vem som ska göra vad och hur samt att det saknas hänvisningar till viktig ytterligare information. Det konstateras bl.a. att Skatteupplysningen i huvudsak ger fullgod information men att en del svar hade blivit bättre om de i större utsträckning anpassats till den specifika frågan.

När det gäller frågor näraliggande till denna rapports arbete kring kontrolluppgifter konstateras bl.a. att Skatteverkets kontroller varit kostsamma i relation till antalet beslut och hur mycket mer skatt dessa resulterat i. Det uppmärksammas att det är ett problem att det saknas kontrolluppgifter samt att det vore enklast om dessa kan användas till att förtrycka information på inkomstdeklarationerna. Det uppmärksammas vidare att Europeiska rådet beslutat om kontrolluppgiftsdirektivet (se avsnitt 1.7) och att implementeringen av det kommer att vara avgörande för att möta de utmaningar som finns men att det finns flera frågor det inte löser. En sådan är svenskers inkomster från svenska plattformar.

Riksrevisionen riktar följande rekommendationer till Skatteverket:

- Säkerställ att informationen om delningsekonomin på Skatteverkets webbplats ger god vägledning avseende hur inkomsterna ska deklarerars.
- Förtydliga den interna ansvarsfördelningen vad gäller förvaltning och uppföljning av information på Skatteverkets webbplats.

<sup>13</sup> RIR 2021:16.

Riksrevisionen riktar följande rekommendationer till regeringen:

- Verka för att information som inrapporteras i det nya rapporteringssystemet kan förtryckas i inkomstdeklarationen.
- Utred möjligheterna att låta det nya rapporteringssystemet omfatta även svenska utförare vid svenska plattformar.

## 1.6 Regeringens promemoria med remitterat förslag till schablonavdrag

Regeringen remitterade den 30 april 2021 en promemoria med förslag om införande av ett schablonavdrag vid privat delning av tillgångar. Förslaget var på remiss till den 18 juni 2021 och föreslås träda i kraft den 1 januari 2022 och utgörs av nedan förslag till ny paragraf i 42 kap. inkomstskattelagen (1999:1229). Övriga förslag i promemorian med skattereduktion för reparationer behandlas inte i denna rapport.

### *”Uthyrning av personliga tillgångar*

#### *45 §*

*Ersättningar vid uthyrning av tillgångar som den skattskyldige innehar för personligt bruk ska, efter avdrag för utgifter för att förvärva och bibehålla inkomsten, tas upp bara till den del de för beskattningsåret sammanlagt överstiger 20 000 kronor.*

*Första stycket gäller inte ersättningar när en privatbostadsfastighet, en privatbostad eller en bostad som innehas med hyresrätt upplåts.”*

Förslaget analyseras närmare i avsnitt 4. Mot bakgrund av att Sverige vid tiden för denna rapport slutförande styrdes av en övergångsregering är förslagets framtid oviss.

## 1.7 Kontrolluppgiftsdirektivet

Den 22 mars 2021 beslutade Europeiska rådet om Kontrolluppgiftsdirektivet,<sup>14</sup> ett direktiv om ett nytt gemensamt rapporteringssystem för inkomster från vissa digitala plattformar. Ett direktiv innebär ett slags krav att Sverige och andra medlemsstater ska införa nationell lagstiftning med visst innehåll. Lagstiftningen ska ha införts i Sverige senast den 1 januari 2023 och det första utbytet av uppgifter kommer ske efter den 1 januari 2024.<sup>15</sup>

Vi har inte inom ramen för detta arbete kunnat analysera i detalj vilka effekter detta direktiv kan bedömas få för plattformsoperatörer som förmedlar privat bildelning. Till skillnad från annan uthyrning av personliga saker omfattas uthyrning av transportmedel och fast egendom av rapporteringsskyldigheten. Det har inte heller vad vi sett getts

<sup>14</sup> I många sammanhang används begreppet DAC 7, exempelvis DAC 7-direktivet.

<sup>15</sup> Artikel 2.

någon närmare information om hur regeringen avser genomföra direktivet i Sverige. Förslaget medför att Sverige behöver ta ställning till vissa frågor, bl.a.

- att förslaget hanterar rapportering om personer och företag med hemvist i andra medlemsstater och att det därmed finns stort utrymme för Sverige att fylla ut med nationell reglering avseende plattformar registrerade i landets rapportering om i Sverige obegränsat skattskyldiga samtidigt som krävande parallella system kan ge skäl att registrera plattformsoperatören i en annan medlemsstat,
- att det är sannolikt att skyldigheten att lämna uppgifter på europeisk nivå blir mer omfattande än en nationell reglering hade varit (men då med fördelarna av att det inte krävs olika rapportering i flera medlemsstater),
- att det inte är klarlagt om uppgifterna som systemet hanterar kommer vara av sådan kvalitet att de kan förtryckas på privatpersoners deklarerationer.
- Att det europeiska systemet inte omfattar all uthyrning men att Sverige nationellt kan överväga en skyldighet eller möjlighet även för andra plattformsoperatörer att lämna kontrolluppgifter.

Frågan om kontrolluppgifter analyseras närmare i avsnitt 5.

## 2 Närmare om arbetet

### 2.1 Metod inom Drive Sweden Policy Lab

Fordons- och transportnäringen förändras snabbt just nu. Elektrifiering, automation, uppkoppling samt delade tjänster driver på utvecklingen. Detta är bara ett exempel på områden där policy- och regelverksutveckling spelar stor roll för att tekniken ska kunna nyttjas till fullo.

I ett policylabb arbetar deltagarna med konkreta fall utifrån användarnas behov. Hittills har teknikutvecklingen respektive policy- och regelutveckling till stora delar varit skilda åt och utvecklats var för sig. Eftersom samhället blir allt mer komplext och teknikutvecklingen går allt snabbare behöver stuprörstänkandet bort och istället ersättas med andra arbetssätt där t.ex. ingenjörer, systemvetare, ekonomer, beteendevetare, miljövetare och jurister arbetar tillsammans för att ta ett större grepp kring helheten. I detta arbete fyller experter bl.a. från RISE den koordinerande parten som länkar samman olika kunskaper och kompetenser utifrån behov och sammanställer detta till en helhet.

I policylabb ingår ett flertal arbetssätt som alla är typiska för design till exempel design thinking.<sup>16</sup> De olika arbetsmetoderna har till syfte att utvidga verktygslådan i syfte att boosta innovationsarbetet samt komplettera andra angreppssätt som teknikdrivna och affärsdrivna processer. Det handlar om att skapa bättre policyer och regelverk genom att vara öppen för nya idéer, nya arbetssätt, nya insikter och nya kunskaper.

<sup>16</sup> Schnurr, M., Burden, H., Olsson, L., Andersson, K., 2020. Transport policy labs: Accelerating mobility innovations in Sweden, in: Finnish Transport and Communications Agency Traficom (Ed.), Proceedings of TRA 2020, the 8th Transport Research Arena "Rethinking Transport - towards Clean and Inclusive Mobility." Helsinki.

Policylabb syftar till att snabba på processen från att ett behov av ny policy och nya regler har identifierats till implementering av desamma. Policylabb syftar också till att skapa bättre policyer och regelverk genom att göra fler delaktiga i processen och på så sätt skapa regelverk som är anpassade till användarnas behov. Policylabb erbjuder också en neutral mötesplats där deltagare från näringsliv, akademi, myndigheter m.fl. kan träffas och diskutera policy och regelverk.

Projektet bidrar till Drive Swedens mål inom temaområde Policyutveckling att vara den etablerade plattformen för policyutveckling för nya mobilitetslösningar.

## 2.2 Närmare om arbetet i detta policylabb

Syftet med policylabbet ”Modernare och enklare skattesystem för privat bildelning” var att öka kunskapen om hantering av beskattning av privat bildelning och utreda och konkretisera behov av utveckling av regelverken. Det samlade såväl aktörer med bildelning som sin huvudaffär som företag som har en bredare delningsaffär för att säkerställa en så heltäckande palett av frågeställningar som möjligt (se deltagarlistan i förordet).

Projektet hade följande frågeställningar, som hade lyfts av olika aktörer i föregående samtal med RISE, som utgångspunkt:

- Hur påverkar dagens skattesituation – såväl beskattning med 30 procent från första kronan som det krångliga förfarandet – privatpersoners beslut att pröva och fortsätta hyra ut fordon i Sverige?
- Hur påverkar skattesituationen skalbarheten för plattformsoperatörernas verksamhet?
- Hur kan deklaration för enskilda och möjligheterna till skattekontroll underlättas på ett sätt som bidrar till fortsatt tillväxt och innovation?
- Hur bör ett framtida svenskt skattesystem på området utformas för att vara konkurrenskraftigt jämfört med våra grannländer?
- Vad talar för respektive emot att premiera uthyrning via plattformsoperatörer, som därmed kan bidra till en mer seriös utveckling i branschen såsom hantering av frågor som kontrolluppgifter, körkort, försäkringar m.m.?

I workshoppar och intervjuer med aktörerna kartlades vilka skatte- och regelverksrelaterade hinder och lösningar som finns för en ökad andel delade bilar i Sverige, samtidigt som vissa prioriterade områden granskades mer djupgående av forskare. Dessa är såväl jurister som andra experter inom mobilitet.

Resultaten dokumenteras bland annat i den här rapporten, men tas även vidare till

- Remiss till promemorian om schablonavdrag (se kapitel 4),
- Diskussion med Skatteverket kring kontrolluppgifter (se kapitel 5),
- Offentligt seminarium (t.ex. arrangerat av Drive Sweden), och
- Vidare diskussion i forskningskretsar om öppna frågor (kapitel 6 och 7).



## 2.3 Avgränsning

Detta arbete berör inte förutsättningarna för de fysiska personer som bedriver näringsverksamhet eller i övrigt har hög så omsättning från uthyrningen av fordon som föranleder att lagstiftning tillämpas som primärt tar sikte på kommersiell verksamhet. Uthyrning som sker i större omfattning behöver belysas i ett annat ljus då den kan antas konkurrera direkt med kommersiell biluthyrning.<sup>17</sup> Detta innebär att denna rapport exempelvis *inte* behandlar

- beskattning i inkomstslaget näring eller tjänst,
- yrkesmässig uthyrning som omfattas av biluthyrningslagen,<sup>18</sup>
- delningsfordon, eller
- andra regler för näringsidkare, såsom exempelvis bokföringsskyldighet enligt bokföringslagen (1999:1078), produktsäkerhetslagen (2004:451), eller att intäkter från tillgångar som kostnadsförts i näringsverksamhet ska räknas som näringsinkomst.

Vissa av dessa frågor skulle dock kunna uppmärksammas med anledning av en utredning för att undersöka möjligheter att förenkla skattereglerna för egenföretagare.<sup>19</sup> Vidare behandlas frågan om mervärdesskatt översiktligt (se avsnitt 3.1.2).

Rapporten behandlar, med något undantag, inte heller i vilken mån möjligheten för privatpersoner att dela fordon påverkas om de inte själva äger fordonet utan innehar fordonet på annan grund, exempelvis lån, hyra, leasing eller förmånsbil, även om förhållandena i stora delar kan tillämpas även på dessa.<sup>20</sup> Den som hyr ut ett fordon som den inte äger behöver dock ta reda på om det är tillåtet av ägaren och om bilen förmedlats genom arbetsgivaren och om inkomster ska beskattas i inkomstslaget tjänst.

Rapporten behandlar inte heller vad som är en lämplig ordning för internationella förhållanden såsom för begränsat skattskyldiga och obegränsat skattskyldiga med hemvist utomlands. Frågor om mervärdesskatt behandlas endast översiktligt, se avsnitt 3.1.2.

<sup>17</sup> Detta är dock en fråga som är relevant och som vi får återkomma till.

<sup>18</sup> Frågan om behovet av att upphäva eller ändra denna lagstiftning har lyfts i tidigare rapport av RISE (Olsson, L., Schnurr, M., 2018 2019. Regelverksinnovation för P2P bildelning i Sverige. RISE-rapport). Transportstyrelsen delar denna syn och har år 2012 lämnat in en skrivelse med ett sådant förslag till regeringen (TSTRYT 2011/23242). Frågan har dock inte föranlett någon ändring sedan bl.a. Polismyndigheten har motsatt sig det (promemoria daterad 31 maj 2016).

<sup>19</sup> Förenklade skatteregler för att underlätta och främja egenföretagande (dir. 2019:102).

<sup>20</sup> Eftersom de flesta leasingkontrakt inte tillåter utlämning eller uthyrning till andra än innehavaren erbjuder ett fåtal kommersiella aktörer speciella leasingkontrakt avsedda för just uthyrnings-/delningsverksamhet. Ett exempel är den privata bildelningsplattformen GoMore som erbjuder leasingbilar som sedan kan hyras ut via GoMores bildelningsplattform.

## 3 Beskattning av privat bildelning

### 3.1 Dagens beskattning av privat bildelning

Om en privatperson delar sina tillgångar (t.ex. privat bildelning eller annan uthyrning av tillgångar såsom av båt, husvagn eller bormaskin) är hyran normalt skattepliktig så som *inkomst av kapital*.<sup>21</sup> Skatten på vinsten (inkomster minus avdrag för utgifter som hör ihop med uthyrningen) är 30 procent.

Skattskyldigheten inträder från första kronan, dvs. det finns inget grundavdrag för små inkomster utan skatt behöver betalas på varje uthyrning och från första kronan. I deklARATIONEN ska inkomsten fyllas i manuellt vid kapital, punkt 7.2. Det finns alltså inte några förtryckta uppgifter i deklARATIONEN som kunnat hämtas från kontrolluppgifter och som medger att deklARATIONEN enkelt bara kan godkännas.

Om uthyrningen sker till ägarens arbetsgivare för ägarens tjänsteresor ska ersättning som går utöver 18,50 kronor per mil tas upp i inkomstslaget tjänst. Om det finns hyresavtal med marknadsmässig ersättning och hyran sker för annan persons användning kan intäkten under vissa förutsättningar tas upp i inkomstslaget kapital.

Generellt har skattesituationen för privat bildelning blivit tydligare för enskilda på senare år, bland annat på grund av de ändringar som Skatteverket gjorde i sitt informationsmaterial tillsammans med plattformsoperatörer (se kapitel 1.4). Mer om de problem som branschen upplever beskrivs i avsnitt 3.1.1.

#### 3.1.1 Vilka avdrag får göras i inkomstslaget kapital?

Avdrag får ske för de utgifter som man har för att få inkomsten (42 kap. 1 § inkomstskattelagen [1999:1229]). För att avdrag ska medges för merutgifter krävs det att uthyraren visar hur stora merutgifterna har blivit för uthyraren på grund av uthyrningen. Skatteverket beskriver i sin rättsliga vägledning för 2021 avdragsmöjligheten som att

*”[d]et innebär att det bara är sådana merutgifter som är en direkt följd av uthyrningen som är avdragsgilla. Exempel på sådana utgifter är tilläggförsäkring och förmedlingsavgift som uthyraren får betala om tillgången hyrs ut via ett förmedlingsföretag. Avdrag kan också medges för en ökad värdeminskning eller förslitning av den uthyrda tillgången som skett till följd av uthyrningen. Det gäller dock bara om uthyraren får stå för värdeminskningen.”*<sup>22</sup>

Avdrag får inte ske för utgifter som man normalt har genom sitt innehav av tillgången, vare sig det är fasta avgifter eller tillfälliga, dvs. privata levnadsutgifter.<sup>23</sup> Skatteverket exemplifierar i sin rättsliga vägledning för 2021 detta som att avdrag inte får ske för *”biltvätt, besiktning, båtplats, försäkring, leasingavgift, parkeringsplats, sjösättning,*

<sup>21</sup> Vid uthyrning av bostäder gäller särskilda regler liksom för inkomster som är hänförlig till en hobbyverksamhet.

<sup>22</sup> Skatteverkets rättsliga vägledning (2021) Uthyrning av bil, båt och liknande, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2021.6/371698.html> (läst 2021-05-05).

<sup>23</sup> 9 kap. 2 § inkomstskattelagen (1999:1229).

*uppställningsplats, upptagningskostnad, vinterförvaring, värdeminskning.*<sup>24</sup> Systemet är inte helt lättbegripligt för en lekman som exempelvis frågar sig vad som krävs för att värdeminskning inte ska räknas som privata levnadsutgifter och istället få dras av.

För att underlätta för enskilda medger Skatteverket dock att privatpersoner tillämpar ett schabloniserat särskilt avdrag vid privat bildelning. Skatteverket skriver i sin rättsliga vägledning för 2021 att myndighetens

*”uppfattning är att avdrag kan medges för en ökad värdeminskning eller förslitning på en privatägd bil med 9 kr per mil som bilen har körts när den varit uthyrd om inte uthyraren kan visa att de verkliga utgifterna har uppgått till ett högre belopp.”*

### 3.1.2 Särskilt om mervärdesskatt

Reglerna för mervärdesskatt<sup>25</sup> är i stor utsträckning harmoniserade inom den Europeiska unionen (EU) och grunden för regelverket finns i rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt (**mervärdesskattedirektivet**).

Det finns i vissa fall en skyldighet för såväl fysiska som juridiska personer att ta ut mervärdesskatt. En person som exempelvis hyr ut sin bil mer än några enstaka gånger per år kan anses bedriva ekonomisk verksamhet.<sup>26</sup> Om personen dessutom har en årsomsättning på över 30 000 svenska kronor (under innevarande eller något av de två närmast föregående beskattningsåren) behöver de ta ut mervärdesskatt om 25 procent, dvs. 20 procent av det som en kund betalar ska redovisas till Skatteverket.<sup>27</sup> Beloppet skiljer sig åt mellan olika länder, t.ex. är det 50 000 danska kronor i Danmark<sup>28</sup> och 15 000 euro i Finland.<sup>29</sup>

Den som bedriver mervärdesskattepliktig verksamhet har normalt rätt till avdrag för den s.k. ingående mervärdesskatt som man har i sin skattepliktiga verksamhet. Dock gäller särskilda regler vid inköp av personbilar. Beroende på omfattningen av verksamheten ska skatten deklarerar månadsvis, kvartalsvis eller årsvis. För de aktörer som det är fråga om här torde det nästan uteslutande vara frågan om årsvis. Det tillkommer även krav på att bl.a. skicka faktura.<sup>30</sup>

En fråga som aktualiserats i relation till bildelning genom motorfordonspooler är frågan om bildelning ska ha en lägre skattesats än normalnivån på 25 procent. Idag tillämpas en reducerad skattesats om 6 procent i Sverige för bl.a. persontransporter, exempelvis kollektivtrafik och taxi, men inte för bildelning (eller för den delen stationsbaserad

<sup>24</sup> Skatteverkets rättsliga vägledning (2021) Uthyrning av bil, båt och liknande, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2021.6/371698.html> (läst 2021-05-05).

<sup>25</sup> Mervärdesskattelagen (1994:200).

<sup>26</sup> Skatteverkets Rättsliga vägledning, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2021.9/321542.html#h-Delningsekonomi> (läst: 2021-06-18).

<sup>27</sup> Se 9 d kap. 1 § mervärdesskattelagen (1994:200).

<sup>28</sup> Danska skatteverkets hemsida, <https://skat.dk/skat.aspx?oid=563> (läst: 2021-05-12).

<sup>29</sup> Finska Skatteförvaltningens hemsida, [https://www.vero.fi/sv/Detaljerade\\_skatteanvisningar/anvisningar/48658/grprocentc3procenta4nsen-fprocentc3procentb6r-momsfri-verksamhet-i-liten-skala-procentc3procenta4r-15-000-euro/](https://www.vero.fi/sv/Detaljerade_skatteanvisningar/anvisningar/48658/grprocentc3procenta4nsen-fprocentc3procentb6r-momsfri-verksamhet-i-liten-skala-procentc3procenta4r-15-000-euro/) (läst: 2021-05-12).

<sup>30</sup> I 11 kap. 9 § mervärdesskattelagen (1994:200) finns bestämmelser om faktura i förenklad form, som bland annat får tillämpas om fakturans totalbelopp understiger 4 000 kronor.

biluthyrning). Frågan har nyligen behandlats av Bilpoolsutredningen som kom fram till att mervärdesskattedirektivet inte möjliggör en sådan nedsättning.<sup>31</sup>

### 3.1.3 Plattformsoperatörens roll i beskattning

Det är uthyrarens/bilägarens ansvar att deklarerar intäkter från biluthyrningen, men som vanligast använder sig av plattformsoperatörer som även hanterar betalningen. Dessa har därför har en bra översikt över generade intäkter och kan anses ha en roll i beskattningen. Inte minst många användare uppfattar det så. Det är vanligt att plattformsaktörer skickar ut uppgifter med siffrorna de har med länk till Skatteverket med angivande av rutan där det ska fyllas i.

---

<sup>31</sup> Se närmare resonemang i SOU 2020:22 Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon, s. 97 ff.

Hej [REDACTED],

Inkomst från bildelning ska skattas oavsett hur mycket du har tjänat under förra året. Det innebär att du själv fyller i vad du har tjänat genom oss i din deklaration då vi inte skickar några kontrolluppgifter till Skatteverket.

Vi hjälper till genom att skicka ut de uppgifterna vi har dokumenterat i vårt system, men det är viktigt att komma ihåg att **ansvaret att kontrollera och skicka in detta ligger hos dig som bilägare.**



Total summa du fått utbetalt (efter försäkring och vår avgift): [REDACTED] kr

Totalt antal kilometer din bil rullade under dina bokningar: [REDACTED] km

Ditt miltal är baserat på det de uppgifter du gett oss under dina in- och utcheckningar. Kom ihåg att om siffrorna inte verkar stämma kan det bero på att du och hyrestagaren har fyllt i fel miltal och fått det manuellt justerat, vi kan tyvärr inte skicka den korrekta mätarställningen om det har ändrats i efterhand.

---

**Vad ska du göra?**

Kolla på räkneexemplet om "David" på Skatteverkets sida: [Skatteverkets information om bildelning](#)

Vi har redan räknat bort förmedlingsavgiften. Din uppgift är följande:

- Räkna kilometer-summan ovan delat på 10 för att få fram antal mil.
- Räkna sen antalet mil gånger 9 kr. Detta är ditt avdrag.
- Ta sedan din totala intäkt ovan minus avdraget och ange slutsumman i din deklaration.

Du redovisar alltså den totala summan minus avdrag vid punkt 7.2 på Inkomstdeklaration 1. Då dras 30% skatt av för denna inkomst.

Figur 3 Exempel på information om skattedeklaration från plattformsoperatören Snappcar till en kund

Frågor om skatt är också en av de vanligaste frågorna till plattformsoperatörernas kundtjänster. Dessa uppger att de besvarar frågorna efter bästa förmåga men hänvisar till Skatteverkets officiella information samt lyfter fram uthyrarens eget ansvar för deklarationen.

## 3.2 Utmaningar med dagens skattesystem

Dagens beskattningssystem innebär flera utmaningar, såväl utifrån uthyrarnas/bilägarnas som plattformsoveratörernas perspektiv. Det finns givetvis även mycket annat utanför detta arbete som begränsar tillväxten av privat bildelning som är kopplade till betendeförändring, transportsystemet och så vidare. I avsnitt 6 uppmärksammas vissa ytterligare frågor som kan behöva belysas ytterligare framöver. Men av alla begränsande utmaningar har just beskattningen potential att förenklas som snabbast, medan de andra utmaningarna är av en mer komplex natur. Till det kommer att Sverige har en låg andel privat bildelning jämfört med grannländerna, vilket gör det extra angeläget att ge marknaden skjuts på det sättet. Det är möjligt att skattesituationen i Danmark och Norge är en stor förklaring till att företeelsen är mer utbredd där. En reform av skattelagstiftningen bör på sikt följas av en studie av effekterna.

### 3.2.1 Fortfarande otydlig och för enskilda svårtillgänglig information

Informationen är enligt flera av de delningsaktörer vi pratat med fortfarande för otydlig och svårtillgänglig för enskilda. De får motta ett stort antal frågor från kunder om vad som gäller och det räcker ofta inte med att hänvisa till Skatteverkets information. I sammanhanget kan beaktas att en stor andel av svenskarna är vana att inte behöva göra ändringar av de på deklarationsblanketten förtyckta uppgifterna.

När en delningsaktör undersökte hur lång tid det tog för privatpersoner att få svar hos Skatteverket om skattefrågor för privat bildelning tog det 40 minuter och krävde att samtalet slussades vidare fyra gånger. Det är ett anekdotiskt exempel men speglar ändå utmaningen för en enskild som inte bedriver näringsverksamhet utan bara hyrt ut sin bil några gånger.

Frågor om skatt är en av de vanligaste frågorna till plattformsoveratörernas kundtjänster. Flera av kunderna beskriver hur de har svårt att förstå Skatteverkets information och att de därför kontaktar aktörerna. Kunderna beskriver att det kan vara svårt att förstå hur de konkret ska gå tillväga. Detta är något som även framgår av Riksrevisionens rapport: ”På flera ställen, till exempel i informationen om loppmarknader och för uthyrning av personbilar via bildelning, framgår det däremot inte hur mottagaren av informationen förväntas agera”.<sup>32</sup>

Vissa är måna om att göra rätt – och oroliga att göra fel. Andra vill veta om plattformsoveratörerna skickar in uppgifter automatiskt och säger rakt ut att de inte tycker det är värt besväret att sätta sig in i hur det ska deklarerat när det är fråga om små belopp.

---

<sup>32</sup> s. 28.

**Exempel på en plattformsoperatörs frågor från kunder som illustrerar problematiken som framkommit under arbetet:**

”Att skatta från första kronan blir inte värt besväret för att hyra ut sin bil för den lilla summan som man faktiskt tjänar när man bidrar till något positivt för planeten och personer som inte har tillgång till bil av olika anledningar.”

Kunder som behöver hantera skatt manuellt och från första kronan skapar överdrivet behov av rådgivning som försvårar skalbarhet. Plattformsoperatörer inom bildelning försöker så gott de kan proaktivt informera sina kunder om vad de tjänat, vad körsträckan under uthyrningar varit (för att kunna beräkna milavdraget) och hur de från dessa fyller i deklARATIONER på rätt sätt. Detta kompletteras med frågor och svar. Redan en mindre andel kunder som vänder sig till kundtjänst medför ett för aktörerna relativt stort behov av rådgivning. All hjälp behöver vidare kompletteras med information om att ansvaret för att kontrollera och skicka in uppgifterna till Skatteverket ligger hos uthyraren.

**Exempel på en plattformsoperatörs frågor från kunder som illustrerar problematiken som framkommit under arbetet:**

”Jag vet inte hur jag kommer åt mina uppgifter för att deklarerat korrekt? Kan ni skicka antal körda kilometer för 2020?”

### 3.2.2 Krångel och själva skattekostnaden försvårar uppskalning

Krångel och skattekostnaden är ett problem som alla aktörer vars verksamhet medför att enskilda behöver deklarerat inkomster lyfter fram som en stor utmaning. Tröskeleffekter såsom gränsen för när reglerna för mervärdesskatt aktualiseras sätter för de allra flesta ett tak för i hur stor omfattning de hyr ut sina tillgångar. Det gäller i vart fall för uthyrning som sker vitt. Många plattformsoperatörer saknar effektiva system för att hantera uthyrning med mervärdesskatt varför de inte erbjuder sådan uthyrning.

Det vore bra att stötta privatpersoner att komma igång och pröva en första gång. Delningsaktörerna vi pratat med har lite olika upplägg men ger sammantaget bilden av att omkring 90 procent av uthyrare tjänar under 10 000 kronor per år, och många betydligt mindre än så. Antalet kunder som tjänar över 30 000 kronor är mycket få. Detta beror antagligen på en eller flera av de utmaningar som uppstår kring tillstånd, mervärdesskatt, näringsverksamhet m.m. vid de beloppen (se avsnitt 2.3 om avgränsningar). För de som vill göra rätt för sig och betala skatt kan skatt och formalia vara starkt begränsande då tiden det tar att förstå systemet i relation till intäkten är stor. Lika så de som vill dela sitt fordon primärt för att de anser sig göra en bra sak. För många är kostnaderna (främst slitage och värdepminskning) så pass höga att det är en ganska liten eller ingen vinst att dela bil idag, särskilt med beaktande av alternativkostnaden för den egna nedlagda tiden. Då kan krav på att hålla koll på, deklarerat och kanske göra extra inbetalning av skatt utgöra en tröskel som får folk att avstå. Enligt uppgifter från

plattformoperatörerna avstår 25 procent av intresserade bilägare från att dela sin bil med anledning av att skatten idag är för hög.

Av Riksrevisionens rapport framgår att företrädare för Skatteverket menar att många personer förväntar sig att pengar som kommer in på kontot är beskattade. Detta bidrar till att de inte aktivt söker information. Där framgår även att antalet besök på de aktuella sidorna på Skatteverkets webbplats är lågt. Under 2020 besöktes webbsidan om uthyrning av tillgångar som bil, båt med mera i genomsnitt 951 gånger per månad.<sup>33</sup> Många plattformaktörer hänvisar till Skatteverkets webbplats och givet att så få av kunderna besökt denna är det alltså sannolikt att endast en liten del av de som hyr ut dessa tillgångar alls fått del av hur de ska redovisa uppgifterna i deklarationen.

När det gäller privat bildelning lyfts även fram osäkerheten hos kunder kring de risker som uppstår genom att oförutsedda kostnader inte kan slås ut på flera fordon som för större aktörer. Det kan röra sig om att motorn havererar.

Skattefrågor utgör som framgått ovan en betydande del av den manuella kundtjänstverksamhet som krävs av plattformföretagen. Dagens svårigheter att digitalisera och automatisera den påverkar skalbarheten i verksamheten.

**Exempel från en plattformoperatörs kunder som illustrerar problematiken som framkommit under arbetet:**

En stor andel av de som hör av sig för att de vill hyra ut sin bil avstår när de hör att de behöver skatta så mycket.

### 3.2.3 Ju högre intäkter, desto högre risk att skatta fel

Den som exempelvis delat en bil vid enstaka tillfällen med en och samma plattformoperatör kan lätt överblicka vad som ska deklarerats. Den som har hyrt ut flera tillgångar genom flera aktörer kan lätt få en ganska krånglig situation.

Även regelverket om mervärdesskatt är mycket komplicerat för privatpersoner och de tjänster som finns för privat bildelning är generellt inte särskilt anpassade för att hantera regelverket åt enskilda. För de allra flesta kunderna är dock inte omfattningen på bildelningen eller vinsten av sådan omfattning att mervärdesskattskyldighet inträder. Kunskapen om gränsdragningen är generellt dock låg bland enskilda. Bilden från branschen är att de absolut flesta som delar bilar och andra föremål som närmar sig gränsen på 30 000 kronor per år slutar dela hellre än behöva hantera den tunga administration som mervärdesskattesystemet medför.

Vissa frågor verkar också behandlas i mindre utsträckning även om de kan utgöra ett problem i det enskilda fallet. Vi har inte i denna rapport möjlighet att dyka närmare ner i frågorna, men vi ser en risk för att branschen (och enskilda som är de som formellt ska

<sup>33</sup> s. 24 ff. Det anges i en anmärkning särskilt att: ”Skatteverket beräknar antal besök med hjälp av webbkakor, där ett nytt besök registreras om personen varit inaktiv i över en halvtimme. Den nuvarande informationen eller tjänsten lades upp under 2020. Uppgifterna gäller för de hela månader då informationen eller tjänsten varit tillgänglig.”



följa regelverket) underskattat utmaningarna med mervärdesskatten för i vart fall två kategorier av kunder:

- kunder som har inkomster av olika slag som sammanlagt överstiger 30 000 kronor per år och som kanske därmed hamnar över gränsen för skattskyldighet utan att förstå det, och
- kunder som har eller de två närmast föregående beskattningsåren haft sin huvudsakliga inkomst som enskilda näringsidkare, registrerat sig för mervärdesskatt, följer regelverket i sin näringsverksamhet men som när den privata bilen delas inte förstår att det finns en risk för att denna, om det räknas som ekonomisk verksamhet, kan medföra skyldighet att ta ut mervärdesskatt även om beloppet i den delen understiger 30 000 kronor per år.

**Exempel på en plattformsoveratörs frågor från kunder som illustrerar problematiken som framkommit under arbetet:**

"Jag får annan information från Skatteverket när jag frågar hur jag ska deklarerat min inkomst från uthyrning."

### 3.2.4 Branschen vill ha seriositet

Tillsammans med att delningsekonomi är en ny typ av tjänst för många av plattformsoveratörernas användare, där många av användarna behöver bli övertygade om att dela bil fungerar och är gynnsamt för både bilägare, hyrestagare, plånboken och planeten, blir ofta skatteaspekten en avgörande del kring seriositeten för delningsekonomi. Bristerna som beskrivs ovan gör att flera plattformsoveratörer beskriver att användare har svårt att få tillit till delningsekonomiska tjänster. De förespråkar ett tydligt och fördelaktigt ramverk för hur denna typ av tjänst ska hanteras och legitimeras från statens och samhällets håll.

Branschaktörerna inom delning av tillgångar som vi talat med framför vidare tydligt att de inte vill hamna i samma fack som aktörer som, om än populära, kantats av kontroverser som fått dåligt rykte bl. a. på grund av att de genom olika upplägg och att överlåta ansvaret på de gig-arbetare de vet i en inte försumbar utsträckning underlåter att betala skatt.<sup>34</sup>

Frågorna har minskat i betydelse med avdrag såsom det för uthyrning av bostad på 40 000 kronor och sannolikt blir det så även med förslaget i regeringens promemoria om ett schablonavdrag om 20 000 kronor för uthyrning av andra privata tillgångar (avsnitt 1.6).

Det finns dock en farhåga i om strävan efter seriositet skulle föranleda regleringar som i allt för stor utsträckning är kostnadsdrivande. Det skulle exempelvis kunna vara allt för omfattande krav på att lämna uppgifter till olika myndigheter och dessutom i fler länder än vad som krävs enligt och är avsikten bakom Kontrolluppgiftsdirektivet. Det kan även försvåra för nya mindre aktörer. På så sätt är Kontrolluppgiftsdirektivet<sup>35</sup> delvis ett steg

<sup>34</sup> Se exempelvis diskussionerna kring numera nerlagda Uber POP, <https://sverigesradio.se/artikel/6203380> (läst 2021-06-30).

<sup>35</sup> Se avsnitt 1.7.

i rätt riktning för de större aktörerna – men det riskerar att höja tröskeln för mindre aktörer.

### 3.2.5 Utformningen av det särskilda milavdraget gynnar antagligen vissa fordon mer än andra

Det schablonmässiga milavdraget, som välkomnades av branschen när den infördes 2018, innebär utmaningar som liknar andra områden som har schablonmässiga avdragsregler. Ett genomsnittsbelopp passar för majoriteten men sannolikt inte för ”ytterkanterna”. För privat bildelning har milavdragsbeloppet på nio kronor per mil enligt flera aktörer visat sig vara bra anpassat för lite äldre (oftast fossildrivna bilar), men ofta otillräckligt för nyare bilar, framför allt elbilar som fortfarande har ett högre anskaffningspris. Det är givetvis svårt att nu säga hur värdeminskningen kommer att se ut för elfordon framöver, men regelverket gynnar fordon med låg värdeminskning. Det finns således en risk att nuvarande system är förmånligare för äldre och typiskt sätt smutsigare bilar än för nya fordon som typiskt sett är dyrare. Det har inte heller vad vi sett vid framtagandet av milavdraget särskilt analyserats hur det kan slå den dagen det blir vanligt med äldre elbilar med låg kvarvarande värdeminskning men lägre slitagekostnader.

Det är även oklart hur det svenska systemet med att förtrycka avdrag på inkomstdeklarationen fungerar i relation till Kontrolluppgiftsdirektivets bestämmelser. Det kan finnas skäl att överväga att tillämpa Danmarks modell där avdrag kan ske med en andel av inkomsterna som överstiger det fasta schablonavdraget (se avsnitt 4).

## 3.3 Internationell utblick

Nedan följer en mindre internationell utblick om hur beskattningen av privat bildelning hanteras i andra länder i vårt närområde.

**Danmark** har sedan 2018 ett system med schablonavdrag för delning av bil, båt och husvagn. Den som delar bil får ett schablonavdrag på 10 700<sup>36</sup> danska kronor. Beloppet är 20 000 danska kronor för el-/miljöbilar. Utöver schablonavdrag finns även möjlighet att använda en skattereduktion på 40 procent för resterande intjänat belopp från uthyrning. Ett högre schablonavdrag för miljöbilar motiverar ett mer miljövänligt bilköp då dessa bilar ofta tenderar att vara dyrare i både inköp och drift än fossildrivna bilar, samt att miljöbilar ska kunna delas enklare, i högre utsträckning och vara mer ekonomiskt förmånligt genom högre schablonavdrag. Istället för milavdrag (som finns i Sverige) tas alltså 60 procent av intäkten (över schablonavdraget) upp till beskattning. Sedan beskattningsåret 2021 har detta schablonavdrag kopplats till att delningen ska ske genom en plattform som lämnar kontrolluppgifter.<sup>37</sup> Det är således för tidigt att dra några säkra slutsatser av påverkan av de senaste förändringarna, särskilt med beaktande av pandemins effekter. Sedan 2018 då schablonavdraget infördes har den privata bildelningen i Danmark ökat till högre nivåer än i Sverige. Det finns en pågående dialog mellan

<sup>36</sup> Avser 2021 års belopp.

<sup>37</sup> Danska skatteverkets hemsida, <https://skat.dk/skat.aspx?oid=563> (läst: 2021-05-12).

plattformoperatörer och politiker i Danmark om att höja nuvarande schablonavdrag till 30 000 danska kronor för elbilar samt 20 000 danska kronor för fossildrivna bilar.

**Norge** har ett schablonavdrag med innebörden att intäkter under 10 000 norska kronor (brutto) för uthyrning av bil, verktyg eller andra personliga ägodelar inte ska tas upp i deklarationen. Om intäkterna överstiger 10 000 norska kronor ska alla intäkterna tas upp till beskattning, även de som understiger 10 000 norska kronor. Norge tillämpar avdrag för exempelvis förmedlingskostnader och ett mer omfattande milavdrag än i Sverige på 35 norska kronor om drivmedel ingår och 28 norska kronor om drivmedel inte ingår.

**Finland** har inget system med schablonavdrag idag,<sup>38</sup> men plattformoperatörer för en dialog med finska myndigheter om det.

### 3.4 Schablonavdrag för andra inkomstslag

Det finns flera olika inkomster som privatpersoner kan ha utan att behöva betala skatt från första kronan. Nedan lyfts exempel fram.

Närmaste exemplet med uthyrning av saker såsom fordon är möjligheten att skattefritt tjäna **40 000 kronor** per år på uthyrning av bostad som till övervägande del används eller är avsedd att användas av ägaren eller någon närstående till honom för permanent boende eller som fritidsbostad.<sup>39</sup> Avdraget är väl tilltaget och förutsätter inte att kontrolluppgifter lämnas, identiteten kartlagts<sup>40</sup> eller att uthyrningen över huvud taget är tillåten (exempelvis godkänd av fastighetsägaren). Systemet har kritiserats för att i praktiken släppa igenom vad som närmast kan liknas vid hotellrörelse och att det därmed trissar upp bostadspriser på kvarvarande bostäder i vissa delar av landet. Olovlig andrahandsuthyrning har även associerats med flera problem såsom bidragsbrottslighet.<sup>41</sup>

Den som har inkomster av förvärvsinkomst såsom lön eller aktiv näringsverksamhet har i inkomstlagen tjänst och näring rätt till ett grundavdrag. Beloppet varierar beroende på årsinkomsten. För beskattningsåret 2021 är grundavdraget **20 200 kronor** vid låga inkomster, vilket konkret betyder att inkomster upp till den nivån är skattefria. Grundavdraget är som högst 36 700 kronor och som lägst 14 000 kronor (vid höga inkomster).<sup>42</sup>

<sup>38</sup> Finska skatteverkets hemsida, <https://www.vero.fi/sv/privatpersoner/egendom/hyresinkomster/vad-ar-hyresinkomst/tillfprocentC3procentA4lliga-inkomster-frprocentC3procentA5n-uthyrning-av-egendom/> (läst:2021-05-12).

<sup>39</sup> Det omfattar privatbostadsfastighet, privatbostad eller hyreslägenhet (se 2 kap. inkomstskattelagen [1999:1229]). Avdraget gäller alltså inte den som har en bostad endast för att hyra ut (exempelvis den som byggt ett attefallshus för att ha ständigt uthyrd), men när förhållandena ändras gäller en särskild tröghetsregel för minst innevarande och efterföljande kalenderår från det att ändringen skedde (2 kap. 11 § inkomstskattelagen [1999:1229]).

<sup>40</sup> För att bl.a. kunna följas upp vid problem kopplat till uthyrningen.

<sup>41</sup> I ett pilotprojekt i Göteborg konstaterades att "[s]amverkan med Försäkringskassan visar att andrahandsuthyrningen möjliggör ett utnyttjande av välfärdssystemen av omfattande mått." Göteborgs kommuns *Redovisning av uppdrag att etablera strukturerad samverkan med Skatteverkets bosättningskontroll*, dnr 1332:18, s. 9.

<sup>42</sup> Hur grundavdraget beräknas framgår, på ett för enskilda inte så enkelt sätt, av 63 kap. 3 § inkomstskattelagen (1999:1229). Beräkningen görs dock automatiskt och är inget som enskilda deklareranter behöver förhålla sig till.

Kapitalvinster vid avyttring av tillgångar som innehafts för personligt bruk (personliga tillgångar) ska tas upp bara till den del de för beskattningsåret sammanlagt överstiger **50 000 kronor**.<sup>43</sup>

Även vissa andra inkomster såsom från försäljning av vilt växande bär, svamp och kottar som den skattskyldige har plockat själv utanför tjänst eller näringsverksamhet är skattefria till den del de under ett beskattningsår inte överstiger **12 500 kronor**.<sup>44</sup>

Engångsersättning vid upplåtelse av nyttjanderätt eller servitutsrätt till fastighet på obegränsad tid (allframtidsupplåtelse) jämföras i kapitalvinsthänseende med fastighetsavyttring men omkostnadsbeloppet för den eller de allframtidsupplåtelse som den skattskyldige gör under ett beskattningsår får beräknas till sammanlagt **5 000 kronor**, dock max de sammanlagda ersättningarna.<sup>45</sup>

Som nämnts i avsnitt 3.1.2 är det möjligt att bedriva ekonomisk verksamhet upp till en omsättning om **30 000 kronor** utan att behöva registrera sig för mervärdesskatt.

### 3.5 Avsaknad av åtgärder på efterfrågesidan

En fråga som aktualiserats på andra områden på senaste tiden är stimulanser på efterfrågesidan med bl.a. skattereduktionerna för RUT, ROT, grön teknik samt nu senast förslag om hyberavdrag<sup>46</sup> och coronaåtgärder med sänkta skatter och skattefrihet för gåvor till personalen. Vi skulle gärna se ytterligare studier på vad dessa fått för effekter och om det finns miljö- och samhällsekonomiskt effektiva sätt att stimulera efterfrågesidan av bildelning.

## 4 Analys av regeringens promemoria

Regeringens promemoria innehåller ett förslag på ett schablonavdrag om 20 000 kronor (se avsnitt 1.6). Förslaget gäller för uthyrning inte bara av fordon utan även andra tillgångsslag, förutom uthyrning av en egen bostad.<sup>47</sup> Förslaget är ett bra första steg och adresserar vissa av de problem som aktörer inom delningsekonomin identifierat. Vi tror att det sannolikt kommer leda till att

- skattskyldigheten endast i undantagsfall minskar viljan att ta första steget med att prova att dela tillgångar,
- administrationen inte längre minskar viljan att i det lägre spannet av privat bildelning dela tillgångar, och
- mängden frågor från kunderna som behöver hanteras manuellt av plattformsoperatörerna avtar eller lättare kan besvaras utan följdfrågor.

<sup>43</sup> 52 kap. 2 § inkomstskattelagen (1999:1229).

<sup>44</sup> 8 kap. 28 § inkomstskattelagen (1999:1229).

<sup>45</sup> 45 kap. 24 § inkomstskattelagen (1999:1229).

<sup>46</sup> Hyberavdrag är ett förslag med en skattereduktion för reparationstjänster som förutom att behandlas i samma promemoria är en annan fråga än schablonavdraget i regeringens promemoria.

<sup>47</sup> Privatbostadsfastighet, en privatbostad eller en bostad som innehas med hyresrätt upplåts.

Remitterat förslag om 20 000 kronor är angeläget och ligger väl i linje med vad som gäller för andra inkomster och bör välkomnas som ett bra första steg för att hantera de akuta problem som finns inom denna del av delningsekonomin. Nedan finns vissa frågor som kan behöva övervägas vidare i kommande beredningsarbete. Det kan delvis ske redan inför budgetpropositionen hösten 2021 i de delar där det är praktiskt möjligt – annars i senare skede.

På ett mer allmänt plan är förslaget intressant som ett sätt att uppmärksamma enskilda på möjligheten att dela bilar och andra saker för att på så sätt långsiktigt påverka attityder och öppenheten för företeelsen. Det vore intressant att närmare studera effekterna av schablonavdraget sedan det införts.

## 4.1 Schablonavdrag för uthyrning av bl.a. klimatvänliga fordon

I samband med att ny lagtext om ”*avdrag för utgifter för att förvärva och bibehålla inkomsten*” (som hänför sig till 42 kap. 1 § 2 st. inkomstskattelagen [1999:1229]) införs kan det finnas skäl för regeringen att nämna det särskilda avdrag för uthyrning av bil som Skatteverket tillämpar (nio kronor per mil) om inte uthyraren kan visa att de verkliga utgifterna har uppgått till ett högre belopp.

Det skulle vara av värde om det, i den mån inte ett annat system införs för milavdrag, ytterligare gick att förenkla eller schablonisera högre kostnader för framför allt nyare och miljövänligare bilmodeller. Fordon i motorfordonspooler och stationsbaserad biluthyrning är miljövänligare än fordonsflottan i genomsnitt.<sup>48</sup> Det är således eftersträvansvärt om även incitament för privat bildelning styrs mot uthyrning av mer miljövänliga fordon.

Ledning skulle exempelvis kunna hämtas från sedvanliga kostnader för ytterligare mil utöver fast belopp för en leasingbil, snarare än faktisk utgift då ett högre fast miltal i leasingavtal i sin tur påverkar de fasta kostnaderna. Det kan, även om leasingfordon p.g.a. hur avtalen är utformade sällan delas idag, finnas skäl att klargöra om en sådan leasingavgift alls är avdragsgill mot bakgrund av Skatteverkets uttalande i den rättsliga vägledningen (se avsnitt 3.1.1) att leasingavgift inte kan dras av. Det är naturligtvis så att en kostnad för leasing som uthyraren ändå haft bör ses som en privat levnadskostnad men vi ställer oss frågande till om det är lagstiftarens avsikt att valet av form av leasing (finansiell eller operationell) och antal fasta mil som ingår i det månadsbeloppet i leasingavtalet ska kunna påverka möjligheten att dra av kostnader vid privat bildelning. Det är sannolikt att leasingavtal som medger bildelning anpassas för att medföra en extra kostnad i samband med den ytterligare användning som bildelningen medför. Vidare kan det i detta sammanhang särskilt belysas om systemet – om det är möjligt att dra av kostnader för övermil (alltså det tillägg som får betalas om leasingbilen används mer än de som bestämts i leasingavtalet) – på ett inte motiverat sätt särbehandlar leasat och ägt fordon. I sammanhanget kan det även, mot bakgrund av att kostnaden för övermil kan vara relativt hög, finnas skäl att utgå från mellanskillnaden i milkostnad mellan avtal som allt annat lika innehåller olika antal fasta mil. Ett exempel kan vara att jämföra

<sup>48</sup> Se exempelvis SOU 2020:22, s. 95.

kostnaden per mil för avtal med 1 500 respektive 2 000 mil per år. En annan variant är att som med förmånsbilar ta fram ett värde per mil för olika fordon. Det är möjligt att ett sådant system skulle bli orimligt administrativt betungande. Vi saknar dock möjlighet att inom ramen för denna rapport titta närmare på denna fråga men tror den bör belysas ytterligare i rättsliga ställningstaganden från Skatteverket.

Ett alternativ som har visst stöd bland plattformsoperatörerna samt skulle gå i linje med målen om reducerade utsläpp, men som skulle behöva utredas närmare, är att ett utökat schablonavdrag (utöver 20 000 kronor) medges för exempelvis fordon som räknas som klimatbonusbil (som därmed ger rätt till bonus inom bonus malus). Det skulle kunna innebära en växling med 15 000 kronor för uthyrning generellt men ytterligare 10 000 kronor (25 000 kronor) för klimatbonusbil. Effekterna av detta skulle dock kunna slå mot andra tillgångsslag, men den effekten skulle kunna bli låg med tanke på att det i större utsträckning kommer vara delning av fordon som kan inbringa ett högt belopp jämfört med många andra saker. Den som är i närheten av det beloppet genom småuthyrningar ligger även i riskzonen för att behöva registrera sig för mervärdesskatt, se avsnitt 3.1.2. Ledning kan hämtas från det danska systemet (se avsnitt 4).

## 4.2 När en tillgång ska anses som en personlig tillgång

Regeringens promemoria använder i skattesammanhang tidigare använda begrepp såsom ”personlig tillgång”. Några skäl bakom att inte, av förenklingsskäl för enskilda, omfatta alla privatägda tillgångar finns inte. En fråga som infinner sig är om inte alla föremål bör delas i större utsträckning. Det skulle därför vara av värde om det gick att förtydliga (gärna exemplifiera) eller förenkla för enskilda när en tillgång som hyrs ut i vart fall ska anses som en personlig tillgång. Det kan ske såväl i förarbeten som i rättsliga ställningstaganden och annan information från Skatteverket.

I regeringens promemoria resoneras kring att en tillgång kan användas för personligt bruk även om det finns ett inslag av kapitalplacering med angivande av att ”[o]m detta inslag dominerar anses det dock inte vara fråga om en personlig tillgång (prop. 1989/90:110 del 1 s. 474f. och prop. 1999/2000:2 del 2 s. 606).” Vi menar att det i grunden är svårt att avgöra, eller i vart fall kontrollera, för en stor del av de tillgångar som kan hyras ut och förvaras i anslutning till bostaden – det särskilt om någon exempelvis införskaffar en tillgång som är dyrare än normalt för en tillgång som används privat, detta för att den hyrs ut ofta och därmed ska klara det ökade slitaget som ett högre brukande medför eller att en bil används privat ibland men mestadels är tillgänglig för uthyrning. Det kan i sammanhanget betonas behovet av att regelverket ligger i linje med den intuitiva tolkningen om inte omfattande information ska behöva förmedlas till allmänheten för att de inte ska riskera att göra fel.

Det skulle för fordons del exempelvis kunna innebära att det räcker att någon använder sin bil ibland och att det således är tillåtet att fordonet används mest av andra än ägaren.

## 4.3 Reserverat avdrag till plattformsoperatörer som lämnar kontrolluppgift

I promemorian gör regeringen bedömningen att införandet av ett schablonavdrag ”även i viss mån torde kunna inverka positivt på de skattskyldigas benägenhet att över huvud taget redovisa inkomster av uthyrning av personliga tillgångar.”<sup>49</sup> En slutsats vi dragit i diskussion med branschen är att en trolig effekt snarare är att benägenheten att redovisa inkomsterna kan minska. Det om kontrolluppgifter inte lämnas och av följande skäl.

- Den som haft inkomster på väl under 20 000 kronor skulle inte behöva redovisa inkomsterna.
- Den som haft inkomster (efter avdrag) på i närheten av 20 000 kronor, och avser att göra rätt för sig, får med förslaget inte en lättad redovisningsbörda utan måste fortfarande hålla koll på alla inkomster och avdrag för att antingen (i) hålla koll på och sig under gränsen eller (ii) i samband med deklaration riskera att behöva beakta alla inkomster – även de under 20 000 kronor i uträkningarna. Den administrativa bördan per skattekrona (och därmed potentiellt skattetillägg) kommer därmed öka avsevärt för denna grupp även om det för de flesta blir en avsevärt enklare situation. För de som är nära gränsen eller förmodar att de endast är strax över är risken uppenbar att redovisning av inkomster inte kommer att ske.
- Den som haft inkomster på väl över 20 000 kronor avseende uthyrning av personliga tillgångar riskerar att ligga i gränslandet av att verksamheten ska beaktas som kommersiell, näringsverksamhet.<sup>50</sup> Den som redovisar inkomster av detta slag gör det antagligen redan idag. Även för denna grupp ökar administrationen per skattekrona – och därmed även potentiellt skattetillägg.
- Det finns en stark vana i Sverige att inte ändra förtryckta uppgifter utan kunna förhålla sig till dessa och godkänna. Det torde kräva en viss insats för enskilda som är i närheten av gränsen på 20 000 kronor att ha koll på det. Det borde alltså finnas en stor risk att personer helt enkelt inte noterat att de, exempelvis vid olika slags inkomster, missar att de sammantaget nått över 20 000 kronor.
- Med förslaget finns det liksom idag människor som kalkylerar med att risken för upptäckt och väljer att inte redovisa inkomster. För dessa gäller idag att inkomster motsvarande de som Skatteverket uppmärksammat behöver ha redovisats för att undvika konsekvenser. Med ett schablonavdrag minskar sannolikheten än mer att Skatteverket hittar nog med inkomster för att påvisa att redovisad inkomst är för låg så att upptaxering kan ske.<sup>51</sup> Detta gäller särskilt om inkomsterna sprids på flera plattformar, särskilt utländska plattformar som Skatteverket ännu har svårigheter att få uppgifter ifrån, och uthyrningar utan plattformar.

Införandet av schablonavdraget i regeringens promemoria beskrivs av plattformsoperatörerna som mycket angeläget att införa redan den 1 januari 2022. Ett sätt att därefter

<sup>49</sup> s. 49.

<sup>50</sup> Om ersättningen uppgår till en bra bit över 20 000 kronor kan det även behöva övervägas om den som har stora avdrag kan bli mervärdesskattepliktig även om gränsen på 20 000 kronor inte överskrids.

<sup>51</sup> Om vi tänker oss att någon tjänat 28 000 kronor (netto) på uthyrning under ett kalenderår. Med dagens regler betyder detta att om 8 000 kronor av dessa upptäcks av Skatteverket kommer upptaxering att ske. Om 8 000 kronor upptäcks efter det att regeringens förslag genomförts kommer inte upptaxering att ske.

hantera frågan på sikt och inom ramen för arbetet med införande av kontrolluppgifter är att studera den lösning som valts i Danmark där en förutsättning för att utnyttja schablonavdraget är att uthyrningen förmedlats genom en plattformoperatör som ska lämna kontrolluppgifter. Att reservera schablonavdraget till uthyrning genom plattformoperatörer som lämnar kontrolluppgifter i Sverige, i annan medlemsstat eller i övrigt i enlighet med kontrolluppgiftsdirektivet gör det även möjligt att hantera de fall där inkomster kommer från flera källor. Det ger även en seriositetsstämpel till plattformoperatörer som bidrar med kringtjänster.

Se även avsnitt 5 nedan om frågan om kontrolluppgifter.

## 4.4 Samlat grepp på all uthyrning som privatpersoner gör

Regeringens promemoria innehåller förslag om ett nytt belopp om 20 000 kronor parallellt med de andra mer eller mindre näraliggande schablonavdragen. En fråga som diskuterats inom ramen för detta projekt är för- och nackdelar med separata belopp för olika slags uthyrning och andra inkomster. Detta kan vara såväl färre belopp (exempelvis inte särbehandla bostäder från övriga delningsekonomin) som fler belopp (se exempelvis diskussionen om ett högre schablonavdrag för uthyrning av klimatbonusbilar med Danmark i avsnitt 4.1). Vi har inte hittat någon närmare analys av konsekvenserna på systemnivå av om det nu införs allt fler skattefria belopp som om de alla används (och missbrukas) leder till en skev beskattning av dessa individer och att fler inkomster kan intjänas utan att det påverkar exempelvis bidragssystemen.

Det saknas även analys av vad dagens omsättningsgräns om 30 000 kronor för mervärdesskatt och gränsdragningen för vad som räknas som ekonomisk verksamhet kan få för konsekvenser för enskilda. Det finns en risk att gränsen på 30 000 kronor är för lågt satt i en ny värld där det är vanligt att personer har flera olika inkomster vid sidan av sin huvudsakliga anställning eller näringsverksamhet. Personer som hyr ut vid enstaka tillfällen och inte bedriver (helt annan) näringsverksamhet som huvudsysselsättning behöver i regel inte oroa sig. Men den som utan att tjäna stora summor hyr ut saker med omsättning kring 30 000 kronor riskerar att mötas av en mycket kraftig tröskel i form av regelbörda och skatt. Det bör studeras närmare om sådana tröskeleffekter kan få skadliga effekter på ekonomin i form av att de som har lättast att dela personliga saker på ett effektivt sätt slutar (för att de exempelvis investerat i en nyckelfri lösning för hämtning och lämning). Samtidigt riskerar frånvaro av en gräns på 30 000 kronor att skapa skevheter för de som inte är anställda utan istället har enskild näringsverksamhet som huvudinkomst. Varför ska exempelvis administrationen och skatten för att upprepade gånger (så att det bedöms som ekonomisk verksamhet) hyra ut sin privata bil vara högre för en frisör som hyr en stol på en salong jämfört med den som är anställd?

En person som hyr ut tillgångar och tjänar mindre än 20 000 kronor (efter avdrag) kan alltså även med förslaget i regeringens promemoria behöva förhålla sig till en omfattande byråkrati om omsättningen överstiger 30 000 kronor. Systemet riskerar att inte stödja de aktörer som är de flitigaste på att dela saker och som hittar nya innovativa sätt att göra det på.



## 5 Analys av förtryckta kontrolluppgifters möjligheter och utmaningar

Inom ramen för projektet har det särskilt studerats om kontrolluppgifter – och möjligheten för fler kunder att inte behöva bry sig om att göra ändringar i deklARATIONEN skulle främja privat bildelning ihop med en plattformoperatör. Förändringar på området kommer starkt att präglas av införandet av Kontrolluppgiftsdirektivet i svensk rätt, se avsnitt 1.7.

Om plattformoperatörer i Sverige skulle lämna kontrolluppgifter till Skatteverket (likt vad som gäller i Danmark för första gången vid detta beskattningsårs slut) skulle det sannolikt kunna innebära att privatpersonernas skatt skulle kunna förtryckas på deklARATIONEN och enskilda normalt inte behöva göra något särskilt arbete. I Danmark är som ovan nämnts schablonavdraget kopplat till att sådan plattform används. Konkret sker det genom att en lista/fil skickas till det danska Skatteverket med informationen med årets uppgifter.

Likt tidigare argumentation kring att skapa tillit i plattformoperatörer inom privat bildelning skulle kontrolluppgifter troligen tillföra en ökad seriositet gentemot befintlig skattereglering. Ansvar att rapportera och ange korrekt skatteinformation skulle i praktiken komma att vila på plattformoperatören.

Det skulle då även ställa ökade krav på plattformoperatörens hantering av eventuella avdrag, så som det befintliga milavdraget etc. om dagens system i den delen behålls.

För den enskilda skulle skattefrågan hanteras utan större problem om kontrolluppgifterna lätt till att uppgifterna förtryckts. Det skulle underlätta för såväl plattformoperatörerna som Skatteverket att minska behovet av individuell kommunikation och därmed även öka skalbarheten av privat bildelning i stort. Om kontrolluppgifterna inte förtrycks är det sannolikt att förslaget i Kontrolluppgiftsdirektivet skulle minska benägenheten att hyra ut tillgångar – detta för att det fortfarande är lika krångligt att redovisa men det sker mot en tydligare press från Skatteverket som sitter med ”facit”. Denna press skulle kunna öka belastningen med krav på information från enskilda om skattefrågor.

### 5.1 Viktigt med förtryckta uppgifter i inkomstdeklARATIONEN

Om ett svenskt system med kontrolluppgifter, som avviker från den rapportering som sker avseende de med hemvist i andra medlemsstater genom det kommande europeiska systemet, skulle anpassas efter systemet i andra länder kan svårigheter undvikas. Det är inte heller, utan att vi analyserat frågan närmare, oproblematiskt att införa svenska lösningar där exempelvis svenska plattformars kontrolluppgifter förtrycks på inkomstdeklARATIONER mot bakgrund av ytterligare nationell rapportering. Det skulle kräva en

analys om det skulle anses diskriminera plattformsoperatörer registrerade i en annan medlemsstat som rapporterar uppgifter i den officiella rapporteringskanalen.

Om det således uppstår svårigheter att förtrycka uppgifter nog för enskilda att normalt kunna godkänna deklARATIONEN utan ändring mot bakgrund av att det saknas uppgifter om exempelvis antalet mil som kan ligga till grund för milavdrag finns det skäl att överväga att införa ett annat system än milavdrag. En sådan lösning kan vara att tillämpa det danska systemet där en viss andel av inkomsterna över schablonavdraget inte behöver tas upp till beskattning. Det kan vara så att ett sådant system i sig medför vissa nackdelar, men de bör övervägas mot de stora fördelarna som plattformsoperatörerna ser av att uppgifterna finns förtryckta. Rent konkret kan det alltså övervägas om det vid en sammanvägd bedömning är bättre att ändra de materiella reglerna än att skapa en stor process för att hantera svårhanterade materiella regler som sett för sig visserligen anses bäst.

Oavsett vilket system som väljs för särskilt avdrag för värdeminskning och förslitning av fordon kvarstår givetvis möjligheten att ändra de förtryckta uppgifterna och manuellt göra större verkliga avdrag för den som vill det.

För att inte privatpersoner manuellt ska behöva göra ändringar avseende intäkter från privat bildelning, särskilt ifall att de tillämpar det särskilda milavdraget, bör ytterligare uppgifter om avdrag beträffande uthyrning av fordon övervägas att kunna lämnas tillsammans med kontrolluppgifter. Det kan handla om:

- uppgifter om milavdrag/miltal under året (eventuellt om behov skulle finnas vid närmare analys uppdelat per fordon/registreringsnummer för uthyrningarna som angivits i samband med uthyrning). Dessa uppgifter kan visserligen ofta manipuleras eller bli felaktiga men flera plattformsoperatören gör det redan idag svårare genom att mätarställningen dokumenteras med fotografi. Det finns även tekniska lösningar med bl.a. nyckelfria lösningar för bildelning som automatiskt registrerar körsträcka.
- I framtiden kanske ytterligare uppgift om underlag för värdeminskning och förslitning genom kostnaden för ”övermil” enligt leasingavtal eller liknande.

Det är vår bedömning att sådana uppgifter i någon form redan finns tillgängliga genom flera plattformsoperatörer idag. Det är dock fortfarande den enskilda som kommer vara ansvarig för att uppgifterna i deklARATIONEN stämmer, varför uppgifter om hur beloppen räknats fram behöver finnas tillgängliga för den enskilda.

Denna rapport behandlar primärt förmedling av privatpersoners fordon. Det är dock troligt att skälen för att lämna kontrolluppgifter gör sig gällande även avseende annan förmedling av hyra av andra lösa saker. För att inte medföra onödiga kostnader för branschen bör framtagandet av kontrolluppgifter utgå från de uppgifter som finns lätt tillgängliga hos plattformsoperatörerna.

## 5.2 Fördelar med kontrolluppgifter från plattformsoperatörer

Som nämnts under avsnitt 4.3 kan det finnas skäl att överväga att, i framtiden för att inte försena en viktig reform, koppla förslaget i regeringens promemoria till avdrag på 20 000 kronor till att uthyrningen skett genom en förmedlare som lämnar kontrolluppgift.

För *enskilda* bedöms kontrolluppgifter vara till nytta som med förslaget får en tydlig signal om att ersättningen är skattepliktig. Själva beskattningssituationen påverkas inte för individen. Det blir med förtryckta uppgifter på inkomstdeklarationen för de flesta en avsevärt enklare administration.

För *Skatteverket* bedöms kontrolluppgifter vara till nytta då myndigheten med förslaget får en kontrolluppgift att använda vid granskning av deklarerationer. Det är i dag svårt för Skatteverket att kontrollera om den som hyrt ut tillgångar redovisar ersättningen i deklarerationen. Se även Riksrevisionens rapport, se avsnitt 1.4. Kontrolluppgifter underlättar även för Skatteverket att i skattekontrollen uppmärksamma individer som genom att använda flera tjänster försöker försöka undkomma att upptäckas även om inkomster från en aktör upptäckts av Skatteverket. Om uppgifter finns förtryckta och redo att godkännas minskar det för många behovet av att ställa frågor till Skatteverket.

För *plattformsoperatörer* bedöms kontrolluppgifter vara till nytta för att öka seriositeten inom branschen och plattformsoperatörerna slipper svara på frågor i samma utsträckning då de med schablonavdrag kan hänvisa till att allt utöver schablonavdrag skattas automatiskt där den enskilda inte behöver göra något ytterligare. Det är på så sätt en viktig pusselbit för att plattformsoperatörernas verksamhet inte ska associeras med fusk, opålitlighet eller vara i en gråzon mellan rätt och fel. Om tillgången till avdraget på 20 000 kronor eller annan beslutad summa kopplas till att kontrolluppgift lämnas kan det antas leda till en större överflyttning från den svarta sektorn.

## 5.3 Nackdelar med kontrolluppgifter från plattformsoperatörer

Kontrolluppgifter kan driva kunder mot att hantera det svart. Kontrolluppgifter kommer att införas mot bakgrund av tvingande EU-direktiv. Förslaget har positiva sidor, men bör införas tillsammans med ändringar enligt avsnitt 5.1 ovan.

För *enskilda* bedöms kontrolluppgifterna medföra att det blir svårare att undkomma skatt. Vid upptäckta felaktigheter i samband med kontroller riskerar skattebetalarna att få betala skattetillägg på grund av okunskap om uppgifterna inte förtrycks. Fastställs skatt ska betalas och kan svårligen användas som skäl mot ett införande. För den som endast marginellt överstiger dagens gräns på noll kronor för skattskyldighet eller med förslaget i regeringens promemoria möjlig framtidensgräns på 20 000 kronor uppkommer även ett behov av hantering i deklaration som kan minska viljan att dela tillgångar

genom plattformar som delar kontrolluppgifter. Det kan undvikas om valet av sådan plattformsoperatör ger tillgång till avdraget på 20 000 kronor.

För *Skatteverket* bedöms kontrolluppgifterna innebära ökade kostnader. Skatteverket kommer i vart fall att få en engångskostnad för att ta fram ett nytt kontrolluppgiftsformulär, IT-kostnader för att anpassa befintliga system till den nya kontrolluppgiften, arbete för att säkerställa att informationsutbytet med andra medlemsstater fungerar, samt hantera registrering av plattformsoperatörer i landet och informationsinsatser.

För *plattformoperatörer* bedöms kontrolluppgifter kunna medföra viss utökad administration om kontrolluppgifterna behöver laddas upp i särskilt till Skatteverket och inte samlat med andra uppgifter som lämnas till Skatteverket. Den största kostnaden utgörs sannolikt av att IT-anpassningar för att sammanställa de uppgifter som årligen ska lämnas till Skatteverket i visst format. För större aktörer kan dessa kostnader sannolikt uppvägas av att det minskar behovet av att svara på frågor om skatt och deklaration från kunderna och att det är ett EU-system som sannolikt lär bestå över tid i någon form. Kontrolluppgiftsdirektivet och nationellt genomförande kan dock höja tröskeln för nya eller mindre aktörer på ett område där det redan finns stora fördelar att vara en stor aktör.

## 5.4 Plattformsoperatörernas roll i kravspecifiseringar

Plattformoperatörerna har visat intresse för att delta i det arbete som Skatteverket nu inlett med anledning av Kontrolluppgiftsdirektivet. Skatteverket har visat ett tidigt intresse för att involvera aktörerna i kommande arbete. Tidsplanen för genomförandet av direktivet är dock snäv.

## 6 Analys av alternativa sätt att underlätta privat bildelning

Det förmodligen enklaste sättet att underlätta privat bildelning är att upphöra med subventioner av passivt privat bilägande. Frågan är dock politiskt kontroversiell.

Ett exempel på ändring av förutsättningarna för privat bilägande är reglerna kring boendeparkering på allmän platsmark som avsevärt sänker kostnaden för innehavet av egen bil i städer. Om kostnaderna för gatuparkering i städer ökar kommer även betalningsviljan för parkering på tomtmark att öka. Parkeringen på tomtmark införs ofta helt baserat på parkeringstal.<sup>52</sup> Idag är det vanligt att dessa parkeringsplatser, särskilt i garage, inte kan hyras ut till en hyra som täcker investeringskostnaderna.

<sup>52</sup> Schnurr, M., Duell, M., Faxér, A., Stenberg, S., Västerdal, M., 2021. Branschöverskridande systemdesign: Hållbar mobilitet för fastigheter och kvarter, RISE rapport 2021-35.

En sådan förändring ökar sannolikt utbudet av privat bildelning. Om de fasta kostnaderna för fordonsinnehavet kan öka ökar rimligen incitamenten att kompensera för dessa genom uthyrning av fordonet (ökad tillgång). Det är ett sannolikt skäl att privat bildelning är ett mycket vanligare företeelse i våra grannländer Norge och Danmark där bilägandet är betydligt mer kostsamt än i Sverige. En sådan förändring ökar sannolikt även efterfrågan på privat bildelning; det gör det dyrare per resa att inneha en egen bil som används sällan varför det kan antas att fler väljer att avstå egen bil och därmed behöver hitta andra sätt att få tillgång till bil. Ytterligare studier avseende effekterna av privat bildelning behövs.

Frågan om boendeparkering är som sagt känslig politiskt då den bl.a. väcker en debatt kring möjligheterna för personer med lägre inkomster att ha egen bil och, enligt många i förlängningen, bo i vissa delar av våra städer. På samma sätt är förslag om att rent allmänt höja kostnaderna för privat bilinnehav känsliga då det kan finnas grupper, inte minst utanför tätbebyggda områden, som kan ha svårt att ersätta den egna bilen och således, om inte kompensation sker, endast får högre levnadskostnader.

Vi har dock inte inom ramen för detta projekt haft möjlighet att närmare studera fler frågor än schablonavdrag (avsnitt 4) och kontrolluppgifter (avsnitt 5).

Nedan listas exempel på andra frågor som lyfts och som kan studeras närmare i framtiden men som vi inte har möjlighet att ta vidare eller värdera inom ramen för detta projekt.

- Det finns ett bredare intresse bland plattformsoperatörer att pröva ”frivillighet” i relation till uppgifter till myndigheter. En sådan skulle kunna vara en för plattformsoperatörerna frivillig hantering av inbetalning av preliminärskatt eller ytterligare kontrolluppgifter om de möjliggör att plattformsoperatörernas kunder kan godkänna deklARATIONER utan att göra ändringar. Det kan givetvis leda till att kunder kan välja aktörer som inte lämnar dessa uppgifter men med frivillighet kan det även leda till att fler väljer en viss aktör om det innebär förenklingar. Det kan dock medföra ett jämförbart arbete med teknisk utveckling som ett krav. Här skulle det innan tvingande lagstiftning kan motiveras prövas inom ramen för ett regulatoriskt växthus. Detta vore ett nytt sätt att angripa frågorna och skulle kunna prövas på detta område.
- När nu privat bildelning börjar öka i omfattning vore det angeläget att det genomfördes utförliga studier på effekterna av dessa i samhället. Frågor som kan behöva bättre svar är bl.a. hur privatbildelning påverkar körsträckor och antal resor med bilen, både hos användare och bilägare och om tillgången till privat bildelning påverkar användningen av andra transportmedel såsom kollektivtrafik eller cykel/gång. Lika viktigt är att utreda vilken roll privat bildelning spelar för en person/hushåll som inte äger bil eftersom dessa rimligen oftare använder olika bildelningstjänster, alltså allt från stationsbaserad biluthyrning till motorfordonspooler, för att klara vardagspusslet.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> En snabbsökning på akademiska litteraturportalen Mendeley gav 15 träffar för ”P2P carsharing” respektive ”peer to peer carsharing” för de senaste fem åren och 46 träffar för ”P2P car sharing” respektive ”peer to peer car sharing”. Vissa sökträffar hade dock en del överlapp. Andra handlade bara delvis om privat bildelning medan de ägnade resten av undersökningen/artikeln åt andra bildelningsformer eller andra delar av delningsekonomi. Överlag är

- När det blir vanligare med små sidoinkomster inom delningsekonomin kan det finnas skäl att utreda frågor om mervärdesskatt närmare. Mervärdesskatten beskrivs idag som att den ger en klar tröskeleffekt även bortsett från det faktum att den i sig minskar marginalerna särskilt för den som inte fullt ut kan dra av ingående skatt. Den kan även utgöra ett större hinder vid delning av privata tillgångar för den som är eller nyligen varit registrerad för mervärdesskatt. För dessa grupper kan frågan om när en uthyrning anses som ekonomisk verksamhet få en mycket påverkan. I nära anslutning till denna rapportes färdigställande kom Utredningen om förenklade skatteregler för att underlätta och främja egenföretagande (dir. 2019:102) med sitt slutbetänkande som kan behöva studeras särskilt ur detta perspektiv.<sup>54</sup>
- Informationen om hur avdrag hanteras kan behöva utvecklas, exempelvis avseende värdeminskning och andra kostnader för de nya leasinglösningarna som nu växer fram.
- Speciallagstiftning såsom produktsäkerhetsregler gäller endast för näringsidkare. För aktörer vars status är i gråzonen mellan privat verksamhet och näringsverksamhet kan riskera bryta mot regelverk de inte ens känner till. På samma sätt är det inte tydligt var gränsen mot yrkesmässig uthyrning går, och därmed även det kriminaliserade området för biluthyrningslagen (1998:492). Ett stöd för plattformoperatörer och enskilda vore eftersträvansvärt.
- Balansen mellan att gynna svårskalad privat verksamhet och att gynna storskaliga lönsamma affärsmodeller hos professionella uthyrare skulle behöva studeras samlat. En sådan studie kan bl.a. studera snedvridningseffekter och värdet av att genom privat delning öka medvetenheten. Vidare kan det behöva studeras hur kommer privat bildelning att fungera i en värld med automatiserade och uppkopplade fordon som ständigt kan finnas tillgängliga? Vad är en lagom nivå på skatt i ett sådant system så att delning av dessa fordon varken blir underbeskattat (och försvårar för skalbarhet och effektiva kommersiella lösningar genom att premiera privat bilägande) eller överbeskattat (och försvårar en effektiv delning av fordon – som därmed inte används effektivt). Dagens system (inklusive regeringens promemoria) skulle enligt en mycket snabb analys leda till att det vid låga inkomster är underbeskattat system men att det redan vid inkomster kring 20 000 kronor och omsättning kring 30 000 kronor uppstår tröskeleffekter så att företaget blir överbeskattat. Om tröskeln för mervärdesskatt höjs från 30 000 kronor till nivåer närmare andra europeiska länder – vad gör det med förutsättningarna för kommersiella aktörer att konkurrera mot mervärdesskattebefriad verksamhet?
- Dagens lagstiftning och datorsystem för administrationen av fordon förutsätter att ett fordon endast har en ägare och att ägandet/brukandet inte ska flyttas fram och tillbaka. Detta påverkar förutsättningarna för delning av fordon. Exempel på utmaningar:

---

antalet sökträffar väldigt lågt jämfört med andra aktuella områden inom tjänstefiering av mobilitet, såsom bilpooler eller mobility-as-a-service.

<sup>54</sup> SOU 2021:55. Huvudförslaget om ett mikroföretagskonto förefaller, bortsett från problematiken kring mervärdesskatt, ha stora fördelar ur förenklingsperspektiv för personer som har sidoinkomster under 120 000 kronor per år. Vid en preliminär analys kan dock förslaget vara mindre fördelaktigt även avseende de delar som räknas som näringsverksamhet avseende privat bildelning då det schabloniserade avdraget i förslaget sannolikt är för lågt. Förslaget är dock intressant på flera sätt.

- Trängselskatt beslutas, redovisas och debiteras månadsvis i efterhand. Detta gör det svårt att föra vidare kostnaderna på de hyrestagare som faktiskt föranlett skattekostnaden. Det är således i praktiken något som ofta ingår i hyran. Detta undergräver trängselskattens trafikstyrande funktion.
- Kostnader för sanktioner såsom parkeringsanmärkningar krävs av uthyraren som måste administrera dessa. Det är inte idag möjligt att skapa ett system där påminnelser eller betalningskrav riktas direkt till den som exempelvis under pågående uthyrning redovisats som användare av fordonet vid viss tid.
- Om myndigheter behöver uppgifter om vem som brukat ett visst fordon vid en viss tidpunkt (exempelvis i en utredning om brott) finns ingen notering om att fordonet varit uthyrt vid privat bildelning utan uthyraren kan riskera att själv bli föremål för utredningsåtgärder, i värre fall exempelvis frihetsberövanden och husrannsakingar som kan vara mycket integritetskränkande. För yrkesmässig biluthyrning ska fordonet (alltid – inte bara i uthyrningsögonblicket) vara registrerad på särskilt sätt varför denna risk minskar.

## 7 Slutsatser och förslag

Av arbetet konstateras att skattesituationen beskrivs som en mycket viktig faktor för plattformsoperatörer. Inte så mycket för att den behöver bli lägre som att den behöver bli enklare. För den som vill hyra en annan privatpersons bil är redan priset lägre än stationsbaserad biluthyrning och motorfordonspooler. Genom enskildas skattskyldighet från första kronan skapas en administrativ tröskeeffekt som motverkar delning och utmanar plattformsoperatörernas affärsmodeller genom att de behöver hantera manuella frågor om saker som kunderna ofta är vana att kunna hantera genom att bara godkänna förtryckta uppgifter. Mot denna bakgrund är förslaget i regeringens promemoria om ett schablonavdrag välkommet.

Det finns dock behov av fortsatta reformer som kan gå såväl i riktning mot en ytterligare förenkling av regelverket (särskilt om det kan underlätta att få såväl inkomst som schabloniserade avdrag förtryckta på inkomstdeklarationen) som mot en mer detaljreglering för att få större klimatstyrande effekt (genom schablonavdrag eller milavdragets utformning i större utsträckning gynna mer miljö och klimatvänliga fordon).

En **förenkling** skulle kunna innebära att det schabloniserade milavdraget ersätts med ett system liknande det danska systemet där endast en viss del beskattas, exempelvis 60 procent (om schablonavdraget i regeringens promemoria införs så till den delen som överstiger 20 000 kronor. På så sätt skulle inte plattformsoperatörer behöva rapportera in närmare uppgifter om avdrag/körsträcka. Det underlättar sannolikt för aktörer som efter genomförandet av Kontrolluppgiftsdirektivet rapporterar uppgifter i (endast) en annan medlemsstat. Ett parallellt nationellt system för kontrolluppgifter som istället innebär en särbehandling, beträffande exempelvis förtryckning i inkomstdeklaration, av plattformsoperatörer som lämnar in uppgifterna just i Sverige jämfört med de som lämnar in i annan medlemsstat bör utredas särskilt från ett diskrimineringsperspektiv.

En **ökad detaljreglering** skulle samtidigt kunna leda till fördelar för miljö och klimat genom att premiera fordon som har lägre utsläpp av såväl klimatgaser som partiklar som påverkar närmiljön. Även här kan Danmarks system med förmånligare regler för delning av klimatvänligare fordon vara intressant att jämföra med.

När det gäller det kommande genomförandet av kontrolluppgiftsdirektivet är frågan om att samtidigt få till en **förtryckning av uppgifter på inkomstdeklarationen**, så att fysiska personer som delat bil med utnyttjande av avdrag kan godkänna denna utan ändring, sannolikt av stor vikt för att premiera delning i Sverige. Skatteverket bör i kommande arbete lägga särskilt fokus på denna fråga. I det sammanhanget bör det som nämnts ovan särskilt övervägas om ändringar av den materiella rätten kan vara ett sätt att möjliggöra detta (exempelvis då ett system likt i Danmark där överskjutande inkomster endast tas upp till beskattning till 60 procent).

Skyldigheten att **registrera sig för och fakturera mervärdesskatt** för den som delar fordon och andra tillgångar i en mer än begränsad skala kan, i vart fall till dess att plattformsoperatörerna fullt ut kunnat automatisera även dessa uppgifter, utgöra ytterligare en betydande tröskeleffekt. Även om tekniska system skulle underlätta de administrativa svårigheter mervärdesskatten idag medför skulle det kunna försvåra för nya aktörer om det ställs allt för höga krav på tekniska system för att komma in på marknaden. En höjning av fribeloppet för moms som idag är 30 000 kronor skulle sannolikt underlätta problematiken. Det skulle samtidigt påverka den skattemässiga balansen mellan privat bildelning och mer storskaliga kommersiella lösningar och även påverka andra områden varför det inte är självklart var gränsen kan gå. Det är dock sannolikt att det är samhällsekonomiskt effektivt med en högre gräns,<sup>55</sup> varför det bör utredas särskilt om en höjning bör ske. Att Sverige valt en jämfört med omvärlden låg gräns kan ifrågasättas.<sup>56</sup> En fråga som plattformsoperatörerna oaktat sådana förändringar kan behöva lägga mer fokus på är att bevaka om personer som är, borde vara eller nyligen varit registrerade för mervärdesskatt (för att de är egenföretagare inom annat än uthyrning av tillgångar) anses bedriva ekonomisk verksamhet avseende egendom de anser att de hanterar privat. Det är sannolikt att deras skattskyldighet för mervärdesskatt inträder tidigare än för övriga (som har ett fribelopp om 30 000 kronor).

---

<sup>55</sup> I linje med detta anger SOU 2021:55 att ”Skatteverket (2021) har utvärderat den nuvarande omsättningsgränsen och diskuterar även en höjning av gränsen. Skatteverket nämner att de flesta andra länder inom OECD har en betydligt högre omsättningsgräns än Sverige och pekar också på att det finns vetenskapligt stöd för en höjning. Enligt en metod presenterad av Keen och Mintz (2004) ligger den samhällsekonomiskt optimala omsättningsgränsen i Sverige kring 150 000 kronor, alltså betydligt högre än den nuvarande nivån. Skatteverket lyfter också fram att en höjd omsättningsgräns måste vägas mot risker för skatteundandragande eller oönskat beteende från företagen i syfte att dra nytta av en sådan gräns.” Det finns gott om exempel på önskemål om höjd gräns för skyldighet att ta ut mervärdesskatt.

<sup>56</sup> Se även flera särskilda yttranden till SOU 2021:55, s. 461 ff.



# Bilaga 1 – Delningsaktörer i Sverige

Nedan listas exempel på delningsaktörer avseende uthyrning, utlåning, samägande eller liknande av privatpersoners tillgångar (undantaget bostäder).

Aktörer som förmedlar fordon

- **Ezeride** – Mobilitetsplattform som erbjuder bildelningstjänster (samt samåkning).
- **GoMore** – Bildelningsaktör för privat biluthyrning och privatleasing. Verksam även i Danmark, Finland och Spanien med totalt över 2,7 miljoner registrerade medlemmar.
- **Heap** – Bildelningsaktör för privat bildelning
- **SnappCar** – Bildelningsaktör för privat biluthyrning. Verksam även i Tyskland och Nederländerna, med drygt 60 000 användare (2020).
- *Housecar sharing Nordic AB (inte projektpart)*
- *Indie Campers Sweden AB (inte projektpart)*
- *Out2Camp Nordic AB (inte projektpart)*

Aktörer som förmedlar olika tillgångar, där fordon ingår men är en mindre del:

- **Hygglo** – Aktör för delning av tillgångar, i relation till frågorna i denna rapport framförallt husbilar, husvagnar och liknande

Aktörer som uteslutande förmedlar andra tillgångar än fordon:

- *Harmaja 10 Oy (Skipperi) – som förmedlar fritidsbåtar (inte projektpart)*
- *Swinga Bazaar ekonomisk förening – som förmedlar lån av tillgångar (inte projektpart)*

Aktörer som följer andra affärsmodeller e.dyl.:

- **ihopa** – som förmedlar samägande i olika former genom köp för att dela eller delningsskåp för grannar

# Bilaga 2 – Vad är Drive Sweden Policy Lab

Drive Sweden är ett av 17 strategiska innovationsprogram (SIP) som fokuserar på att skapa framtidens mobilitetssystem för människor och gods som är hållbara, säkra och tillgängliga för alla. Drive Sweden är ett ekosystem av cirka 150 aktörer<sup>57</sup> från näringsliv, akademi och samhälle som tillsammans utvecklar, testar och implementerar effektiva, uppkopplade, delade och automatiserade transportlösningar. Genom samverkan inom områden som är strategiskt viktiga för Sverige skapas förutsättningar för hållbara lösningar på globala samhällsutmaningar och en ökad internationell konkurrenskraft.<sup>58</sup>

De strategiska innovationsprogrammen finansieras via Vinnova, Formas och Energimyndigheten. Lindholmen Science Park Aktiebolag är värdorganisation för Drive Sweden.

DSPL initierades 2019 av Drive Sweden som ett initiativ för att stötta teknikutvecklingsprojekt inom Drive Swedens portfölj som hade stött på regulatoriska utmaningar. Tanken var då att dessa projekt skulle löpa på som planerat men att intressenterna i de projekten tillsammans med RISE skulle undersöka policyaspekterna i ett systerprojekt under drygt ett år från slutet av 2019 till sista december 2020. Som namnet antyder skulle verksamheten bedrivas som ett policylabb utifrån erfarenheterna av tidigare policyprojekt (t.ex. *Policylab för Autonoma Transporttjänster*<sup>59</sup>) inom Drive Swedens regi.

Fördelarna med upplägget var att de ursprungliga projekten på så sätt inte behövde omfördela budget eller ändra sin planerade verksamhet inom projektet. Samtidigt kunde fler av Drive Swedens medlemmar ansluta till policyarbetet om de såg liknande frågor utifrån sin egen verksamhet. För att möjliggöra en sådan lösning blev varje policyfråga nya delprojekt inom DSPL-projektet med sin egen budget och aktörskonstellation. Samtidigt möjliggörs överhörning mellan de olika frågorna inom policylabbet. Detta är ett nytt sätt att organisera projekt för att möta regulatoriska utmaningar i teknik fokuserade utvecklingsprojekt. Arbetet utmynnade i tre rapporter:

- Självcertifiering av autonoma bussar,
- Fordonsdata till allmänhetens nytta - geofencing och affärsmodeller, och
- Legal utredning för datadelning varor och transporter.

Det pågående policylabbarbetet RISE bedriver inom ramen DSPL påbörjades den 19 februari 2021 och består av tre delar:

- den *första* delen behandlar de frågor som avses i denna rapport,
- den *andra* delen behandlar *Busskameror för samhällets nytta*. Arbetet avslutas senast den 12 augusti 2022, och

<sup>57</sup> Se mer om aktörerna på <https://www.drivesweden.net/partners> (läst 2021-06-29).

<sup>58</sup> Se mer om Drive Sweden på <https://www.drivesweden.net/om-drive-sweden> (läst 2021-06-29).

<sup>59</sup> Numera använder vi den skrivningen policylabb med två b på svenska. Se mer om *Policylabb för Autonoma Transporttjänster* (PLATT) på adressen: <https://www.drivesweden.net/projekt-3/platt> (läst 2021-06-29).

- den *tredje* delen behandlar *Trafikkameror för samhällets nytta*. Arbetet avslutas senast den 12 augusti 2022.

Ytterligare delar kan komma att tillkomma.

Through our international collaboration programmes with academia, industry, and the public sector, we ensure the competitiveness of the Swedish business community on an international level and contribute to a sustainable society. Our 2,800 employees support and promote all manner of innovative processes, and our roughly 100 testbeds and demonstration facilities are instrumental in developing the future-proofing of products, technologies, and services. RISE Research Institutes of Sweden is fully owned by the Swedish state.

I internationell samverkan med akademi, näringsliv och offentlig sektor bidrar vi till ett konkurrenskraftigt näringsliv och ett hållbart samhälle. RISE 2 800 medarbetare driver och stöder alla typer av innovationsprocesser. Vi erbjuder ett 100-tal test- och demonstrationsmiljöer för framtids säkra produkter, tekniker och tjänster. RISE Research Institutes of Sweden ägs av svenska staten.



RISE Research Institutes of Sweden AB  
Box 857, 501 15 BORÅS  
Telefon: 010-516 50 00  
E-post: [info@ri.se](mailto:info@ri.se), Internet: [www.ri.se](http://www.ri.se)

Mobilitet i transformat-  
ion  
RISE Rapport **2021:77**  
ISBN: