

Yttrande om Finansdepartementets promemoria *Justerad beräkning av bilförmån (Fi2020/04374)*

BIL Sweden har ombetts att inkomma med synpunkter på ovan nämnda promemoria. I den föreslås en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Syftet med förslaget uppges vara att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för innehav av en privatägd bil och att neutralitet uppnås mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön.

Kort sammanfattning av BIL Swedens synpunkter

Utformningen av förmånsvärdet, som premierar bilar med låg klimatpåverkan, har tillsammans med övriga styrmedel som till exempel Bonus-malus och miljöbilsdefinition för upphandling varit avgörande för den positiva utveckling vi sett i Sverige när det gäller minskningen av koldioxidutsläppen från nya personbilar. De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya bilar har minskat från ca 200 g/km i början av 2000-talet till 94 g/km förra året. Här spelar elektrifieringen av fordonsflottan en viktig roll då andelen laddbara bilar har ökat från noll till drygt 32 procent på tio år.

Om denna utveckling ska fortsätta krävs det att den sammanlagda effekten av styrmedel i Sverige hålls kvar på en hög nivå ytterligare några år, tills omställningen till nya drivlinor har genomförts och dessa fordon når en positiv TCO, Total Cost of Ownership, dvs totalkostnaden för ägandet. I år genomförs det totalt fyra styrmedelsförändringar vid olika tidpunkter, som motverkar den positiva utvecklingen.

BIL Sweden är därför som helhet kritiska till förslaget och föreslår följande förändringar:

- Inför en tillfällig nedsättning av förmånsvärdet under tre år med 30 000 kronor per år för elbilar och 15 000 kronor per år för laddhybrider och gasbilar.
- Skjut på ikraftträdandet till 1 januari 2022 för att undvika ryckighet, osäkerhet och ökad administration.
- Ta hänsyn till kostnader för att privatleasa en bil när förmånssystemet revideras, för att bättre spegla kostnaderna att ha en bil privat.

Vi föreslår dessutom att ”35-procentsregeln” för bonus till juridisk person tas bort, då några av de vanligaste elbilarna inte får full bonus. Den infördes för att utformningen av klimatbonusen skulle uppfylla EU:s statsstödsregler. EU har nu meddelat att klimatbonusen inte är att betrakta som ett statsstöd. Detta berör inte denna remiss, men har stor påverkan på kalkylen för laddbara bilar eller gasbilar som är förmånsbilar.

Förmånsbilarnas betydelse för klimatomställningen

Företag har historiskt sett spelat en viktig roll för fordonsmarknaden vid teknikskiften då de investerar i ny teknik och nya modeller som ett sätt att bygga sina varumärken och visa omsorg om sina anställda. En betydande del av förmånsbilarna är viktiga arbetsredskap för tjänsteutövning. Under 2020 stod företag, juridiska personer, för ca två av tre nyregistreringar och 74 procent av alla laddbara bilar, dvs el och laddhybrider, registrerades på företag 2020. Nyregistreringarna på företag, består av både företagsbilar och förmånsbilar/personalbilar som den anställda får nyttja för privat bruk. Dessa företagsköp löper i regel på tre år och förmånsbilarna utgör en viktig motor för såväl omställningen mot mer miljövänliga bilar som förnyelsen av bilbeståndet, via begagnatmarknaden. Förmånssystemet spelar också en viktig roll för våra trafiksäkerhetsmål, den sk Nollvisionen.

Det har blivit allt vanligare med tjänstebilar, dvs förmåns- och personalbilar som ägs eller leasas av ett företag – men som den anställda brukar som en privat bil och i tjänsten. Enligt SCB beskattades 293 300 personer för bilförmån inkomståret 2019, så närmare 300 000 personer har innevarande år en förmånsbil. Det är en ökning med ca 70 procent sedan år 2000. Den genomsnittliga bruttolönen bland förmånstagarna uppgick till 50 300 kronor per månad 2019 och 46 procent hade en månadslön under 41 670 kronor (SCB).

Den anställda beskattas varje månad på förmånsvärdet för att bruka bilen privat. Arbetsgivaren ska dessutom betala arbetsgivaravgifter på förmånsvärdet. Ofta är en förmånsbil en del av en löneförmån, att bilen ersätter en högre lön. Bland förmånsbilarna finns även personalbilar, ett upplägg som är helt kostnadsneutralt för arbetsgivaren då den anställda står för hela bilens kostnad genom ett brutto- eller nettolöneavdrag, samt förmånsbeskattas på bilens förmånsvärde. Det finns även varianter där den anställda får betala en del av kostnaden för förmånsbilen till arbetsgivaren.

För hushåll som funderar på att ”köpa” en ny bil via sin arbetsgivare, genom bilförmån eller personalbil, påverkas kostnadsbilden kraftigt då bilförmånen betalas både med lägre lön eller ett bruttolöneavdrag och förmånsskatt. Förmånssystemet, tillsammans med den permanenta nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider, har blivit en viktig prispressare och bidragit till att fler kunnat köpa laddbara bilar. Det finns nu en risk att företag slutar erbjuda förmåns- eller personalbilar, alternativt förlänger avtalstiderna från dagens tre år. Det finns också en risk att den anställda väljer bort förmånsbil, för att istället välja en billigare bil som inte är en laddbar bil eller en gasbil. Alternativt väljer en äldre bil, och helst en så pass gammal att den inte drabbas av Bonus-malussystemet, dvs en bil som är äldre än tre år.

För att bibehålla incitament för laddbara bilar och gasbilar bör de under en begränsad tid på tre år, få ett avdrag istället, det är enkelt, transparent och förutsebart.

BIL Swedens förslag

BIL Sweden är för principen om neutral och likformig beskattning. Men vi anser att tidpunkten för förslaget är illa vald och kommer få negativa konsekvenser för den pågående omställningen av personbilsflottan.

Vi föreslår därför att en ny tillfällig nedsättning av förmånsvärdet införs under tre år:

- 30 000 kronor för elbilar
- 15 000 kronor för laddhybrider och gasbilar

Exempel på BIL Swedens förslag för en bil med ett förmånsgrundande pris på 350 000 kronor

	2020		1 jan. 2021*		1 juli 2021 inkl. BILs förslag		Skilnad jmf med 2020
	Förmånsvärde	Skatt kr/mån	Förmånsvärde	Skatt kr/mån	Förmånsvärde	Skatt kr/mån	Skatt kr/mån
Fossildrivna	51 530	2 240	51 530	2 240	68 940	3 000	+760
El	36 890	1 600	46 890	2 040	(64 300) 34 300	(2 800) 1 490	-110
Laddhybrider och gas	36 890	1 600	46 890	2 040	(64 300) 49 300	(2 800) 2 150	+550

Anm. Utgått från samma antaganden som i promemorians tabell 5.2, dvs en fordonsskatt på 5 000 kronor för de fossildrivna bilarna och en marginalskatt på 52,2 procent. I de laddbara bilarna och gasbilarnas förmånsvärde 2020 ingår den temporära nedsättningen med 10 000 kronor. Deras fordonsskatt uppgår till 360 kronor. Malushöjningen ingår inte i fossilbilarnas 1 juli-värde, men vid en fordonsskatt på 5 000 motsvarar utsläppsnivån en höjning med ca 1 300 kronor för dieseln och ca 2 100 kronor för bensinbilen och ger en lika stor höjning av förmånsvärdet.

*Den temporära nedsättningen av förmånsvärdet slopades 1 januari 2021.

En grov beräkning av den statsfinansiella kostnaden för vårt förslag är ca 360 miljoner kronor för 2021 och att den ackumulerade kostnaden blir ca 1,2 miljarder 2022 och ca 1,9 miljarder 2023.

Ett möjligt sätt att finansiera den tillfälliga nedsättningen skulle kunna vara att under denna tidsperiod tillfälligt höja prisdelen procentandel. Ett annat sätt är att höja fordonsskatten i hela beståndet med en liten summa, så att de äldre bilarna också bidrar till omställningen.

Därtill går det inte helt att bortse från de dynamiska effekterna. Precis som en skattesänkning kan leda till dynamiska effekter som ökar intäkterna kan en skattehöjning leda till att skatteintäkterna blir lägre än i den statiska analysen. En minskning av nyregistreringarna med tio procent till följd av samtliga styrmedelsförändringar 2021 och 2022, se avsnitt *Sammanlagda effekter av fyra ändrade styrmedel*, motsvarar ca 30 000 färre bilar på årsbasis. Ett sådant tapp kan givetvis få flera konsekvenser som påverkar statsfinanserna, som exempelvis minskad sysselsättning och lägre bolagsvinster. Ser vi enbart till vad staten riskerar att förlora i momsintäkter¹ handlar det om ca två miljarder kronor på årsbasis.

¹ Beräknat halv moms för de bilar som leasas av företag.

BIL Swedens synpunkter på regeringens förslag om justerad bilförmån

Tidpunkten för ikraftträdande

BIL Sweden är kritiska till tidpunkten för förändringen av förmånsberäkningen. Dels att den sker under pågående Coronapandemi där både företag och dess anställda har det pressat ekonomiskt, dels att den genomförs vid ett halvårsskifte. Dessutom är framförhållningen mycket kort. Utöver detta genomförs det i år totalt fyra styrmedelsförändringar vid olika tidpunkter och med överlappande effekter. Att den tillfälliga nedsättningen för laddbara bilar och gasbilar slopades vid årsskiftet är en av dessa förändringar som direkt har en negativ påverkan för förmånsbilarna. Vidare medför den förändrade förmånsbeskattningen från den 1 juli olika värderingsmodeller för förmånsvärdet för en identisk bil under ett och samma beskattningsår. Det försvårar för såväl konsumenter som branschen och riskerar att leda till en rad problem och otydligheter.

Det nya förslaget medför att det kommer finnas tre olika beräkningsmodeller i förmånssystemet, en för bilar som sattes i trafik före 1 juli 2018, en för förmånsbilarna 1 juli 2018 till 30 juni 2021 och en modell för förmånsbilarna från och med 1 juli. Förslaget innebär att berörda aktörer, som Skatteverket, finans- och leasingbolag och arbetsgivare, kommer att behöva hantera tre skilda beräkningsmodeller. Det ökar komplexiteten i systemet och leder till ökad administration. Däremot anser vi att det är bra att förslaget inte omfattar redan ingångna avtal, utan avser nya bilar som sätts i trafik från och med ikraftträdandet.

BIL Sweden anser att tidpunkten bör senareläggas till den 1 januari 2022. Det skulle även ge arbetsgivare, programvaruföretag och myndigheter mer tid för att anpassa rutiner och system. Därtill är det bättre att inkomstskatteförändringar genomförs vid årsskiften. Skatteverket har i sitt remissvar framfört att de vill se en senareläggning av förslaget till den 1 januari 2022, vilket vi stödjer.

Räkna med alla förändringar som påverkar förmånsvärdet 2021

Även om systemet för bilförmån är ett eget system som inte ska syfta till att vara miljöstyrande så hade det varit på sin plats att redovisa de totala effekterna av samtliga förändringar som påverkar förmånsvärdet 2021. Det gäller dels den temporära nedsättningen av förmånsvärdet med 40 procent av laddbara och gasbilars förmånsgrundande pris, högst 10 000 kronor, men också förändringarna inom Bonus-malussystemet som kraftigt höjer fordonsskatten för fossildrivna bilar. Den sammantagna effekten av de höjda förmånsvärdena, och den slopade tillfälliga nedsättningen eller höjda malusen ger en kraftig kostnadshöjning, för såväl brukarna av förmånsbilarna som för företagen.

Finansdepartementets beräkningar av förslagets effekter på bilförmånsvärde och skatt, visar att en bil vars förmånsgrundande pris uppgår till 350 000 kronor får en ökning av förmånsvärdet med ca 34 procent. Vid 52,2 procents marginalsatt innebär detta drygt 9 000 kronor mer i skatt per år för förmånstagaren, eller ca 760 kronor per månad. Här vill vi framhålla att en förmånsbilist som skaffar en ny laddbarbil eller gasbil den första juli, med det förmånsgrundande priset ovan, får en höjd förmånsbilsbeskattning med ca 1 200 kronor per månad som en följd av att den tillfälliga nedsättningen inte förlängts. En ökning med 74 procent jämfört med 2020 års regelverk. För innehavaren av personalbil ökar månadskostnaden med 1460 kronor, då denne även ska bära den ökade kostnaden för arbetsgivaravgiften. För fossildrivna nyregistrerade bilar innebär den höjda malusen från den 1 april att förmånsvärdet ökar ytterligare.

Det är bra att den permanenta nedsättningen kvarstår, som innebär att nybilspriset för miljöanpassade bilar vid beräkningen ska sättas ned till nybilspriset för närmast jämförbara konventionella bil. Inom en snar framtid behöver detta system ses över och tydliggöras för att uppnå transparens och likabehandling av tillverkare. Särskilt då det blir allt färre konventionella bilmodeller att jämföra klimatbonusbilarna mot. Den permanenta nedsättningen är en mycket viktig komponent i förmånssystemet så länge den miljöanpassade tekniken är dyrare. Men den ger inte tillräckliga incitament för omställning av fordonsflottan, vilket promemorian framställer att den gör.

Den totala effekten av justeringen av schablonberäkningen tillsammans med övriga styrmedelsförändringar blir således en allmän fördyring av att inneha en förmånsbil. Totalkostnaden för ägandet, TCO, blir högre. Här mildrar dock den höjda bonusen för elbilar något samtidigt som bonussänkningen för laddhybrider får motsatt effekt. För de laddbara bilarna och gasbilarna blir den procentuella höjningen av förmånsvärdet och skatten i förhållande till 2020 betydligt högre än i promemorians exempel och den genomsnittliga uppräknings av förmånsvärdet om 25 procent som förts fram.

Nybilsförsäljningens minskning riskerar att bli betydligt större

Promemorians beräknar att nybilsförsäljningen kommer att minska med 1,5-2 procent med förslaget. Det bedömer vi vara i underkant. Det är dock väldigt svårt att beräkna effekten av varje enskilt förslag som genomförs i år. BIL Sweden presenterade i slutet av november en bedömning om att personbilsmarknaden riskerar att tappa cirka tio procent av nyregistreringarna både 2021 och 2022, som en sammantagen effekt av de aviserade styrmedelsförslagen för innevarande år. Den snabba tillväxttakten av laddbara bilar väntas också bromsa in och bli ca tio procentenheter lägre, om alla förändringarna genomförs. En minskning av nyregistreringarna med tio procent motsvarar ca 30 000 färre bilar per år.

30 procent av nyregistreringarna är förmånsbilar

Det saknas siffror över förmånsbilarnas antal bland de årliga nyregistreringarna. Branschen uppskattar att ca 30 procent av nyregistreringarna utgörs av förmånsbilar. Det är en högre andel än promemorians uppskattning på 15-20 procent. Branschens uppskattning baseras bland annat på märkenas egen bedömning utifrån sin försäljning, men även utifrån att cirka 300 000 personer beskattas för bilförmån och att förmånsbilarna i regel har en löptid på tre år. Samtidigt som en del har längre löptid har också andra kortare eller byter personalbil under avtalstiden på grund av att hushållets behov förändras, att bryta avtalet tidigare är dock förknippad med en kostnad. Dessutom tillkommer årligen fler personer med bilförmån.

Beräkningsgrunder

Det är ett stort problem att Skatteverkets kontrolluppgifter ersatts med de månadsvisa arbetsgivardeklarationerna. Det medför att 2018 är det senaste året som detaljrik statistik finns tillgänglig om förmånsbilarna och dess innehavare. Det är olyckligt att 2018 års siffror ligger till grund för förslagen, på ett område där mycket har hänt under senare år, där bl a elektrifieringen har tagit fart samt att Bonus-malussystemet har införts. Exempelvis uppgick nyregistreringarna 2018 till 353 700 jämfört med 292 000 under 2020, andelen laddbara bilar har under samma period ökat från åtta till 32 procent. Även utvecklingen på begagnatmarknaden är föränderlig och privatleasingen på den privata har blivit allt vanligare de senaste åren.

Föreslagna förändring av prisdelen i schablonberäkningen, dvs värdeminskningssavdraget, från nio respektive 20 procent till 13 procent för alla bilar oavsett värde förenklar modellen. Det är

viktigt med lika behandling, samma procentsats, av prissegmenten över och under 7,5 prisbasbelopp om värdeminskningen inte skiljer sig. Samtidigt är bilarnas värdeminskning svår att beräkna och varierar dessutom över tid. Det är flera faktorer som påverkar ett fordon's värdeminskning, som exempelvis körsträcka, skicket, utrustning och till och med färgen. I slutändan är det dock marknaden, utbud och efterfrågan, som styr priserna på begagnade bilar och den är föränderlig. Därför är vi tveksamma till den bakomliggande data som den nya procentsatsen grundas på.

Privatleasing, varannan nyregistrering på privatmarknaden

I analysen av att förmånsvärdet ska spegla kostnaden att äga en bil privat saknas kopplingen till den ökande andelen privatleasing, som under 2020 var 50 procent av den privata marknaden. Motsvarande siffra för helåret 2019 var 39 procent. Privatleasing nämns inte alls i förslaget och är därmed en underskattad faktor. I en privatleasing betalar kunden en fast månadskostnad jämförbar med kontant skattad lön. Tillkommer gör fordonsskatten, men kunden betalar ingen kontantinsats. Räntedelen av förmånsvärdet avser att spegla privatkundens kapitalkostnad för finansiering av bilköpet. I fallet med privatleasing har kunden varken ränta på lån eller utebliven ränteutäkt på egen placering. I många fall är kostnaden för privatleasing i samma nivå eller lägre än skatten för motsvarande förmånsbil. Att jämföra kostnaden för den enskilde med en privatägd bil, blir dessutom inte helt rimlig i de fall där den har avgörande betydelse för tjänsteutövningen och är ett arbetsredskap.

Bristfällig konsekvensanalys av effekterna på miljön

Förslagets behov utvecklas med en djupare analys av hur det tillsammans med övriga styrmedelförslag får konsekvenser på miljön, när omställningen riskerar att bromsas upp.

Sammanlagda effekter av fyra ändrade styrmedel

Regeringen och samarbetspartierna har presenterat fyra förslag till styrmedelsförändringar som planeras att träda ikraft inom loppet av ett halvår. Tyvärr pekar dessa förändringar i fel riktning. Tillsammans riskerar de att bromsa den positiva utveckling vi ser just nu, när det gäller att minska klimatpåverkan från lätta fordon. Dessutom saknas en gemensam konsekvensanalys. Fordonsindustrin jobbar för att nå klimatmålen, vilket bl a branschens färdplan tydligt visar. För att nå Sveriges mål om 70 procents minskning av klimatpåverkan från transportsektorn krävs att alla styrmedel samverkar effektivt, helheten avgör.

Promemorians förslag om justerad beräkning av bilförmån riskerar att bromsa upp omställningen till renare och effektivare drivlinor och minskningen av klimatpåverkan från transportsektorn. Förutom detta förslag, föreslår regeringen och samarbetspartierna följande under innevarande år:

1. Ingen förlängning av den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet - trädde i kraft 1 januari.
2. Första ägaren ska vara återbetalningsskyldig av bonusen vid export inom fem år - skulle trätt i kraft vid årsskiftet, men har tillfälligt stoppats efter stark kritik.
3. Reviderat Bonus-malussystem, med höjd bonus för elbilar, sänkt bonus för laddhybrider och höjd malus – träder i kraft 1 april.
4. *Höjning av förmånsvärden – 1 juli.*

Det är svårt att beräkna effekterna på bilmarknaden av de höjda förmånsvärdena. Detta då de fyra styrmedelsförslagen överlappar varandra och slår med olika styrka, samtidigt som de införs vid olika tidpunkter. Därmed blir det svårt att överblicka konsekvenserna både för konsumenterna, företagen och branschen. Det är helheten av de fyra förslagen som kommer att avgöra. Marknaden för nyregistreringar under innevarande år riskerar att bli ryckig, med ökat antal nyregistreringar innan ett förslag träder i kraft för att sedan dämpas. BIL Swedens samlade bedömning är att samtliga förslag kommer ha en negativ effekt på både totalmarknad och på tillväxttakten av andelen laddbara bilar, både på kort och på lång sikt. Uppskattningsvis så uppgår den sammanlagda effekten till tio procents lägre andel för de laddbara fordonen av totalen jämfört med om nuvarande system kvarstod. Marknaden kommer att fortsätta växa, då det den närmaste tiden lanseras ett stort antal nya laddbara modeller i alla prisklasser, men tillväxttakten blir lägre.

Effekter av höjt bilförmånsvärde tillsammans med de övriga styrmedelsförändringarna:

- Skapar stor osäkerhet i branschen och hos kunderna och ger fel signalvärde
- Skapar stor ryckighet med olika införandetidpunkter och svårigheter att härleda effekterna
- Bromsar upp förnyelsen av fordonsflottan och fördröjer omställningen
- Den positiva trenden gällande koldioxidutsläpp från nya bilar bryts
- Försvårar möjligheterna att nå 70-procentsmålet
- Sveriges relativa attraktionskraft minskar, då det idag är större efterfrågan än tillgång på laddbara fordon så riskerar fordonstillverkarna att välja andra länder framför Sverige
- Påverkar mobilitet och transportkostnader negativt

Avslutning

Elektrifieringen på den svenska personbilsmarknaden är inne i ett känsligt skede där den håller på att ta ordentlig fart och många nya modeller är på väg ut på marknaden. Att rycka undan styrmedel för tidigt riskerar att få motsatt effekt och hämma den goda tillväxttakten.

Företagen går i bränschen för omställningen. De utgör en viktig motor för såväl omställningen som förnyelsen av fordonsflottan, via begagnatmarknaden. Högre kostnader för företagen, och den anställde riskerar att försäljningen av antalet laddbara bilar påverkas negativt. Om schablonberäkningen för beskattningen av bilförmån förändras i enlighet med förslaget är det nödvändigt att införa en ny tillfällig nedsättning av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar under en begränsad tidsperiod på tre år. Det skulle mildra effekterna av de höjda förmånsvärdena och främst stimulera elbilar.

BIL Sweden och våra medlemsföretag är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel tas fram för att säkerställa att vi når både våra klimatmål och trafiksäkerhetsmål.

Stockholm den 26 januari 2021

BIL Sweden

Sofia Linder, Chefsekonom