

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

2022-01-03

Yttrande på Finansdepartementets PM *Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (Fi2021/03348)*

Finansdepartementet föreslår i promemorian att beräkningsgrunden av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar, där nybilspriset idag sätts ned till jämförbar konventionell bil, ersätts med en schablon beroende av miljöteknik. Ändringen föreslås gälla från och med 1 juli och för alla nya bilar.

BIL Sweden, som är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, tillstyrker förslaget.

Bakgrund

I dag är det cirka 300 000 personer som förmånsbeskattas för bilförmån, dvs att de har en förmånsbil som får brukas privat men ägs eller leasas av arbetsgivaren. Det kan vara en löneförmån eller att man har en personalbil och bär hela bilens kostnad själv via ett bruttolöneavdrag. Oavsett ska man förmånsbeskattas varje månad av värdet av bilförmånen, som läggs ovan på bruttolönen och beskattas med arbetstagarens marginalskatt.

Under 2021 har ett par förändringar ägt rum inom systemet för bilförmån, dels försvann den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet på max 10 000 kronor för samtliga elbilar, laddhybrider och gasbilar i systemet, dels höjdes förmånsskatten den 1 juli 2021 för alla nyregistrerade bilar i systemet då två beräkningsgrunder för förmånsvärdet ändrades.

Från 1 juli 2022 föreslås att beräkningsgrunden av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar, där nybilspriset sätts ned till jämförbar konventionell bil, ska ersättas med en schablon beroende av miljöteknik. Huvudorsaken är att åstadkomma regelförenkling och minska den administrativa bördan för såväl Skatteverket som generalagenterna, och inte minst att skapa förutsägbarhet.

Bilar som är utrustade med miljöteknik är generellt dyrare och har ett högre nybilspris. För att kompensera för detta och gynna omställningen, sätts dessa bilars nypris ned till jämförbar konventionell bil i beräkningen av förmånsvärdet.

Utvecklingen har dock gått mycket snabbt och många "miljöanpassade bilar" saknar numera en jämförbar bil, vilket medför att systemet blir godtyckligt och bygger på fiktiva värden. De närmsta åren väntas denna problematik tillta ytterligare. Dessutom är det en stor administrativ apparat för Skatteverket att tillsammans med uppgifter från generalagenterna fastställa föreskrifterna om nybilspriser vid förmånsvärdering (och för lätta lastbilar). Därför inkom Skatteverket under våren 2021 med en hemställan till Finansdepartementet om att det är angeläget att snabbt ändra beräkningsmetod. I den föreslog myndigheten bland annat att systemet med jämförbar bil ersätts med en fast schablon utifrån miljöteknik.

Promemorian utgår i huvudsak från det förslag och de överväganden som Skatteverket presenterade. Finansdepartementet har dock skruvat lite i schablonernas storlek och för att koncentrera miljöstyrningen

till bilar med låga utsläpp föreslås att elhybrider, mildhybrider och etanolbilar inte längre ska omfattas av nedsättningen. Förslaget är i stort sett statsfinansiellt neutralt. Finansdepartementet räknar med att skatteintäkterna ökar med ca 10 miljoner kronor 2022 och med ca 56 miljoner varaktigt.

Schablonerna föreslås bli:

- 350 000 kronor för elbilar och vätgasbilar
- 140 000 kronor för laddhybrider
- 100 000 kronor för gasbilar

Nedsättningen ges med högst 50 procent av bilens nybilspris.

Elhybrider, mildhybrider och etanolbilar får inte längre en nedsättning

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, dvs juridiska personer, för ca 63 procent av nyregistreringarna och 74 procent av alla laddbara bilar, dvs el och laddhybrider, registrerades på företag. I år har emellertid ett trendbrott skett då andelen registreringar på företag minskat till ca 58 procent samtidigt som 62 procent av de laddbara bilarna registrerats på företag (januari-november 2021). Om denna utveckling kommer att fortsätta är svårt att bedöma och huruvida det är en effekt av den höjda förmånsskatten, men företagsregistreringarna har minskat sedan juli då skatten höjdes. Att andelen nyregistreringar av laddbara bilar på privatpersoner ökat, beror till stor del på att det i år släppt många nya modeller i olika prisklasser som nått fler och större kundgrupper. 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.

Utformningen av förmånsvärdet, som premierar bilar med låg klimatpåverkan, har tillsammans med övriga styrmedel som till exempel Bonus-malus och miljöbilsdefinition för upphandling varit starkt bidragande till 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 knappt 76 g/km perioden 2021. Här spelar elektrifieringen av fordonsflottan en viktig roll då andelen laddbara bilar av nyregistreringarna har ökat från noll till 45 procent 2021, på tio år. För att Sverige ska nå målet att minska klimatpåverkan från transportsektorn med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 måste denna utveckling fortsätta. En förutsättning är att styrmedlen utvecklas succesivt, är förutsägbara och inte fasas ut för snabbt.

BIL Swedens synpunkter

BIL Sweden är sammantaget positiva till förslaget. Det är en bra och relevant regelförenkling som ökar förutsägbarheten för så väl konsumenterna, företagen och branschen. Det är bra att samma miljöteknik behandlas lika och att förslaget inte omfattar redan ingångna avtal, utan avser nya bilar som sätts i trafik från och med ikraftträdandet.

BIL Sweden har tidigare påpekat att detta system behöver ses över och tydliggöras för att uppnå transparens och likabehandling av tillverkare. Särskilt då det blir allt färre konventionella bilmodeller att jämföra klimatbonusbilarna mot, nuvarande metod med jämförbar bil har i princip spelat ut sin roll. Den permanenta nedsättningen är dock en mycket viktig komponent i förmånssystemet så länge den miljöanpassade tekniken är dyrare.

BIL Sweden delar uppfattningen att ett fast belopp, en schablon, är att föredra framför en procentuell nedsättning, eftersom det är miljötekniken som ska prissättas och premieras. Med en procentsats blir det högre/lägre belopp beroende på bilens pris, vilket riskerar att bli missvisande.

Vi vill understryka att det hade varit bra om denna förändring hade skett samtidigt som beräkningsmodellen för förmånsvärden ändras 2021. Förändrade regelverk för olika styrmedel med olika infördandedatum, under kort tid, skapar ryckighet och osäkerhet för såväl konsumenterna som branschen. Det gäller även andra förändringar av styrmedel, och för att undvika detta bör de aviserade förändringarna inom Bonus-malussystemet 2022 träda i kraft samtidigt som denna förändring, lämpligen den 1 juli 2022.

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. Detta försvårar både utformning av förändringar av systemet och uppföljning av konsekvenserna, som exempelvis när beräkningsmodellen för bilförmån ändrades den 1 juli 2021. Nu ligger Skatteverkets nybilsprislista för 2021 till grund för de föreslagna schablonerna, om bilkoderna funnits kvar hade förändringarna kunnat baseras på ett mer korrekt underlag. Det är därför önskvärt att ett system med bilkoder återinförs.

Teknikneutralitet är viktigt. Ur den aspekten kan den föreslagna nedsättningen på 100 000 kronor för gasbilar betraktas som relativt hög och inte teknikneutral, då det är svårt att fastställa om de körs på biogas eller bensin i praktiken. Det rör sig dock om ett mindre antal bilar, under 2021 har det registrerats drygt 1 500 nya gasbilar.

Vi har förståelse för att mildhybriderna exkluderas från nedsättningen, men elhybriderna fyller med sin teknik en viktig roll för att bidra till minskade utsläpp. De kan inte klumpas ihop med mildhybriderna som de gör i dagens system. Det finns möjlighet att särskilja dem åt, vilket vi gör i vår nyregistreringsstatistik. Det finns en överhängande risk att elhybriden annars väljs bort som förmånsbil till förmån för en konventionell bil med enklare teknik, ägre pris och högre klimatpåverkan. Under 2021 registrerades ca 22 200 nya elhybrider.

Avslutning

Förmånssystemet, tillsammans med den permanenta nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider, är och har varit en viktig prispressare som bidrar till att fler kunnat köpa laddbara bilar. Företagen går i bräschen för omställningen och här utgör bilförmånssystemet en central del. De utgör en viktig motor för såväl omställningen som förnyelsen av fordonsflottan, via begagnatmarknaden.

Elektrifieringen på den svenska personbilsmarknaden är inne i ett känsligt skede där den håller på att ta ordentlig fart och många nya modeller i alla prisklasser har släppts i år och fler är på väg ut på marknaden de närmsta åren. Det är därför viktigt att den sammanlagda effekten av styrmedel hålls kvar på en hög nivå ytterligare några år, tills omställningen till nya drivlinor har genomförts och dessa fordon når såväl prisparitet som en positiv TCO, Total Cost of Ownership, dvs totalkostnaden för ägandet.

BIL Sweden och våra medlemsföretag är måna om att långsiktighet och teknikneutralitet råder inom såväl regelverk som styrmedel.

Stockholm den 3 januari 2022

Sofia Linder
Chefsekonom, BIL Sweden