

Tjänstebilsmarknadens betydelse för klimatomställningen - vilka blir effekterna av höjda förmånsvärden?

BIL Sweden januari 2021

Innehåll

Inledning.....	2
Effekterna av höjd förmånsbeskattning	2
Förmånsbilarna – har en avgörande betydelse för utvecklingen av laddbara bilar	3
Förslag till ny justerad förmånsberäkning av bilförmån	6
BIL Swedens förslag	7
Vem köper en ny bil?	8
Vem har bilförmån?	9
Hur påverkas de vanligaste bilmodellerna av förslaget?.....	12

Inledning

I höstbudgeten för 2021 presenterade regeringen och samarbetspartierna flera styrmedelsförändringar som påverkar privatpersoners och företags kostnader vid nybilsköp. Dessa väntas i sin tur ge avtryck på nyregistreringarna och därmed även klimatavtrycket. Samtliga förslag kommer att ha negativ effekt på både den totala personbilsmarknaden och utvecklingen av andelen laddbara bilar.

Styrmedelsförändringarna handlar dels om den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar som upphörde vid årsskiftet, dels om förslaget att kraftigt höja förmånsvärden för bilar som registreras från och med 1 juli i år. Tillsammans höjer de förmånsskatten för bilnehavaren med flera tusen kronor om året. Dessa förändringar belyser vi närmare i denna promemoria.

Den 1 april väntas dessutom flera förändringar att träda i kraft inom Bonus-malussystemet. Elbilarna får höjd bonus vid köptillfället med 10 000 kronor, samtidigt som bonusen sänks för de flesta laddhybriderna med 8 000 – 10 000 kronor. Laddhybrider med koldioxidutsläpp på 61 gram till 70 gram per km ska inte längre vara berättigade till bonus. Bensin- och dieselbilarna åker på en kraftigt höjd malus, det vill säga förhöjd fordonsskatt under bilens tre första år.

Den 1 januari i år skulle även ett förslag om återbetalningsskyldighet av bonus vid export trätt i kraft, men det har tills vidare stoppats efter kritik i remissrundan och håller på att omarbetas. Enligt förslaget skulle den första/ursprungliga köparen av en klimatbonusbil dvs elbil, laddhybrid eller en gasbil, ansvara för att bonusen betalas tillbaka om bilen exporteras inom fem år.

Effekterna av höjd förmånsbeskattning

Det är svårt att enbart titta på effekterna på bilmarknaden av förslaget om den höjda beskattningen av bilförmån. Detta då de fyra styrmedelsförslagen har överlappande effekter 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. Samtidigt är det svårt att i dagsläget och i efterhand utvärdera effekterna av varje enskilt förslag. 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.

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
- Fördröjer omställningen
- Den positiva trenden gällande koldioxidutsläpp från nya bilar bryts
- Försvårar möjligheterna att nå 70%-målet
- Sveriges relativa attraktionskraft minskar, då det idag är större efterfrågan än utbud av laddbara fordon så riskerar fordonstillverkarna att välja andra länder framför Sverige
- Påverkar mobilitet och transportkostnader negativt

Det har blivit allt vanligare med tjänstebilar, dvs förmåns- och personalbilar som ägs eller leasas av ett företag – men som den anställde brukar som en privat bil. 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.

En risk med en höjd förmånsbeskattning är således att många kommer att välja bort förmånsbil, för att istället välja 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.

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.

Under 2020 stod företag, juridiska personer, för ca två av tre nyregistreringar. 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.

Då flera av förslagen om förändrade styrmedel leder till högre kostnader för företagen, och den anställda, riskerar det få en negativ effekt för totalmarknaden och särskilt försäljningen av antalet laddbara bilar då det är främst företag som går i bräschen för omställningen.

Under 2020 registrerades 94 100 nya laddbara bilar i Sverige, en ökning med 133 procent jämfört med 2019. 74 procent av de nya laddbara bilarna registrerades på företag, där en betydande del utgörs av förmåns- eller personalbilar.

Förmånsbilarna – har en avgörande betydelse för utvecklingen av laddbara bilar

Enligt SCB beskattades 293 300 personer för bilförmån inkomståret 2019, så närmare 300 000 personer har innevarande år en förmånsbil. Ofta används begreppet tjänstebil när man talar om denna grupp. Det strikta begreppet tjänstebil avser dock en bil som ägs eller leasas av företaget, och som är avsedd att enbart köras i tjänsten (men den anställda får nyttja den privat max 10 ggr/år, eller köra max 100 mil).

En förmånsbil är en bil som ägs eller leasas av företaget som den anställda får använda privat, men beskattas varje månad på förmånsvärdet för att bruka bilen. 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.

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. Uppskattningen baseras bland annat på de 300 000 personer som beskattades för bilförmån 2019, och att förmånsbilarna i regel har en löptid på tre år.

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 har blivit en viktig inkörspport för elektrifieringen av fordonsflottan, och inte minst för tillgången på begagnatmarknaden. Förslagen riskerar att färre väljer bilförmån, att företag slutar erbjuda förmåns- eller personalbilar, alternativt förlänger avtalstiderna från dagens tre år.

Tjänstebil - hur funkar det?

Det är tre former av bilinnehav som arbetsgivaren står för och som brukar falla under benämningen tjänstebil: tjänste-/förmånsbil, personalbil och firma-/företagsbil.

Tjänstebil, egentligen en förmånsbil, är en löne- eller anställningsförmån där arbetsgivaren tillhandahåller en bil till den anställda som får brukas som en privat bil. Denna är kopplad till tjänsten och den anställda kan alltså förlora förmånen om man byter tjänst. Kostnaden för bilen betalas av arbetsgivaren, men enligt Skatteverket är detta en förmån som den anställda ska förmånsbeskattas för.

Personalbil är en anställningsförmån som en del arbetsgivare erbjuder sina anställda. Detta är för arbetsgivaren en så kallad kostnadsneutral förmån, dvs arbetsgivaren betalar inget, men den anställda betalar

hela kostnaden för bilen med ett bruttolöneavdrag som även ska täcka arbetsgivaravgiften på förmånsvärdet. Det tillkommer också en förmånsbeskattning på förmånsvärdet.

Firma-/företagsbil är ett arbetsredskap som arbetsgivaren tillhandahåller som inte får användas privat, förutom i mycket begränsad omfattning. Firmabilen kan vara en personbil, men vanligtvis är den av typen skåpbil/liten lastbil och ska enligt regelverket förvaras parkerad hos arbetsgivaren när den inte används. Denna kostar inte arbetstagaren något, och får endast i undantag och i ringa omfattning användas privat.

Företags bilpolicy

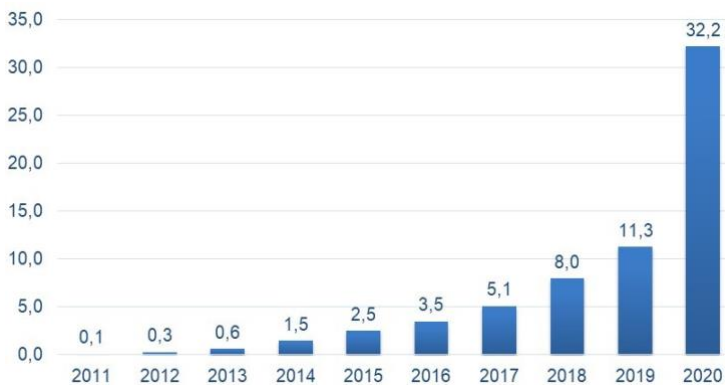
En del företag erbjuder tjänste-/förmånsbil enbart kopplat till vissa befattningar. Andra företag kan ha en mer generös inställning, ofta genom personalbil där hela kostnaden för bilen bärs av den anställde. Företaget ser det som en viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare. Företags bilpolicy kan se väldigt olika ut, men ofta finns det ramar för vilka bilmodeller som den anställde kan välja mellan. Det har blivit mycket vanligt med en stark miljöprofilering, som ofta innebär hårda miljökrav när det gäller gränser för tjänstebilarnas maximala koldioxidutsläpp. Förmånsbilarna får nyttjas av hela hushållet, dvs de som är folkbokförda på den anställdes adress.

Andelen laddbara bilar ökade med 113 procent under 2020

Under 2020 hade de laddbara bilarna en snabb tillväxt i nyregistreringarna och deras andel under 2020 ökade till 32,2 procent, jämfört med 11,3 procent 2019. Laddhybriderna ökade med hela 166 procent och utgjorde 70 procent av de laddbara bilarna, samtidigt som elbilarna ökade med 78 procent. Laddhybriderna har blivit ett viktigt första steg för elektrifieringen av fordonsflottan.

Under de tre första kvartalen 2020 hade Sverige högst andel laddbara personbilar bland nyregistreringarna i EU (trea i Europa efter Norge och Island) och andelen var drygt tre gånger högre än genomsnittet.

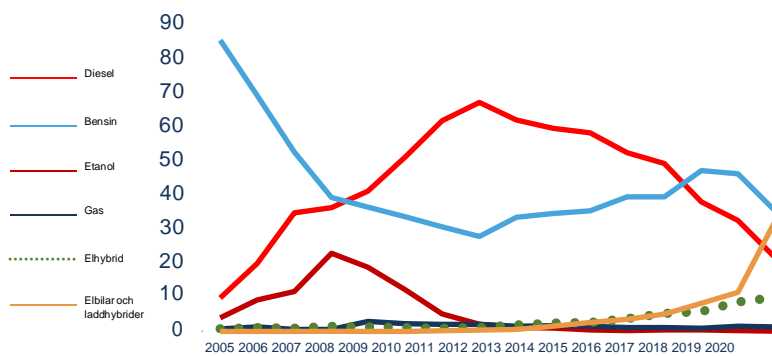
Diagram 1. Andelen laddbara bilar av nyregistreringarna 2011-2020



Källa: BIL Sweden.

De senaste åren har andelen laddbara bilar, elbilar och laddhybrider, av nyregistreringarna utvecklats starkt. Särskilt under 2020, då de till och med passerade dieselbilarna och närmade sig de bensindrivna.

Diagram 2. Nyregistreringar per drivmedel (%) 2005-2020



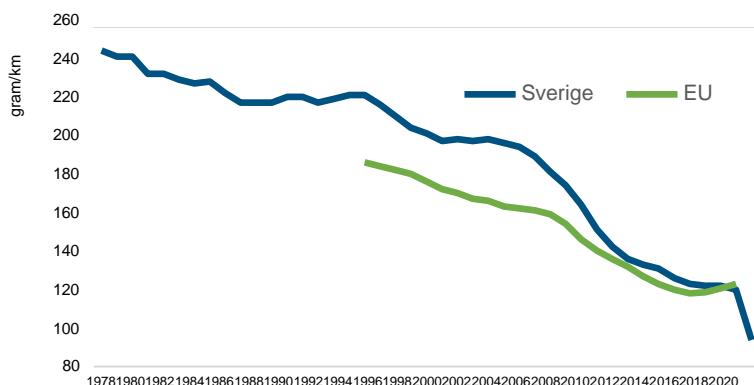
Källa: BIL Sweden.

En minskning av nybilsförsäljningen, särskilt av laddbara bilar, leder till att omställningen från fossila drivmedel till en mer elektrifierad och miljövänlig fordonsslotta i Sverige bromsas upp. BIL Sweden har i *Färdplan för lätta fordon* från december 2019¹ prognostiserat att 80 procent av nybilsregistreringarna 2030 kan utgöras av laddbara fordon, givet rätt utformade styrmedel och en väl utbyggd laddinfrastruktur. Föreslagna förändringar av styrmedlen motverkar detta. Detta innebär också att Sverige riskerar att inte uppnå det ambitiösa utsläppsmålet till 2030, om minskad klimatpåverkan från inrikes transporter med 70 procent jämfört med 2010. Om förnyelsen av bilparken hämmas påverkas även trafiksäkerheten negativt i ett längre perspektiv.

Sveriges koldioxidutsläpp från nya personbilar har fram till och med 2018 legat över EU-genomsnittet. 2019 redovisade Sverige för första gången ett lägre utsläpp och de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar uppgick då till 120 g/km jämfört med EU-snittets 123 g/km. Under 2020 har utsläppen från nya personbilar fortsatt att minska kraftigt, till 94 g/km. En viktig förklaring är att Sverige har en betydligt högre andel laddbara bilar.

Det hävdas ofta i debatten att bilförmånssystemet bidrar till att fler väljer större bilar, som släpper ut mer. Men utifrån nyregistrerade personbilar på juridisk person som har en leasingmarkering, kan vi få en bra uppskattning om hur förmånsbilarnas utsläpp förhåller sig till nyregistreringarna på privatpersoner. 2020 hade de nyregistrerade förmånsbilarna ett genomsnittligt CO₂-utsläpp på 90 g per km, jämfört med 104 g per km för privatpersoners nyregistreringar.

Diagram 3. Nya personbilars koldioxidutsläpp i Sverige och EU, 1978-2020



Källa: Trafikverket, Transportstyrelsen och BIL Sweden.

¹ <https://www.bilsweden.se/miljo-sakerhet/Miljo/Klimat>

Förslag till ny justerad förmånsberäkning av bilförmån

Förslaget om justerad förmånsberäkning innebär att två delbelopp i schablonberäkningen av förmånsvärdet ska ändras, det prisrelaterade och det ränterelaterade beloppet. De övriga delarna i schablonen är oförändrade. Det gäller även nybilspriset för miljöanpassade bilar vid beräkningen av förmånsgrundande pris, som precis som tidigare ska sättas ned till nybilspriset för närmast jämförbara konventionella bil. Därtill upphörde den tillfälliga nedsättningen med 40 procent av förmånsvärdet, max 10 000 kronor, för alla miljöbilar den 1 januari i år. Höjd malus fr.o.m. 1 april för nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar ökar även förmånsvärdet, då fordonsskatten utgör en av delarna i schablonberäkningen. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 juli 2021, och avser bilar som blir skattepliktiga från och med det datumet.

Schablonberäkningen för förmånsvärdet:

Prisbasbeloppsdel

29% av ett PBB (prisbasbelopp)*

Ingen förändring

Räntedel

Förmånsgrundande pris x 75% av statslåneräntan** - ändras fr.o.m. 1/7 2021, till:

Förmånsgrundande pris x (70% av statslåneräntan + 1 procentenhet (dvs 0,0135))

Prisdela 1

9% av förmånsgrundande pris upp till 7,5 PBB - ändras 1/7 enl. nedan

Prisdela 2

20% av förmånsgrundande pris över 7,5 PBB - ändras 1/7 enl. nedan

Prisdela (fr.o.m. 1/7 endast en generell procentsats)

13 % av förmånsgrundande pris

Fordonsskatt

Ingår som tidigare i förmånsvärdet, ingen förändring (Höjd malus 1/4 för nyregistrerade fossildrivna bilar).

Tillfällig nedsättning av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider, gas (ej gasol)***

Upphörde 1/1 2021. Den ordinarie nedsättningen till närmast jämförbara konventionella bil förändras ej.

*47 600 kr 2021.

**Statslåneräntan 0,5%

***40% nedsättning av förmånsvärdet, högst 10 000 kr

Finansdepartementets egna beräkningar i promemorian², 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 marginalskatt innebär detta drygt 9 000 kronor mer i skatt per år för förmånstagaren, eller ca 760 kronor per månad.

En förmånsbilist som köper en ny klimatbonusbil 2021 påverkas av att den temporära nedsättningen på 10 000 kronor av förmånsvärdet slopades vid årsskiftet. Den sammantagna effekten av detta och det höjda förmånsvärdet medför att kostnaden ökar med ca 1 200 kronor per månad, och för köparen av personalbil 1 460 kronor. För fossildrivna nyregistrerade bilar innebär den höjda malusen från 1 april att förmånsvärdet ökar ytterligare.

Förslaget slår hårdast mot bilar med ett nypris upp till ca 357 000 kronor, motsvarande 7,5 prisbasbelopp. Detta då dagens prisrelaterade del består av två olika procentsatser på det förmånsgrundande priset som ligger över och under 7,5 prisbasbelopp. Dessa ska ersättas med en generell procentsats, som är högre än dagens lägsta nivå. Detta motiveras utifrån att bilens värdeminskning i denna del av schablonberäkningen har underskattats för billigare bilar och överskattats för dyrare.

² <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2020/11/justerad-berakning-av-bilforman/>

Tabell 1. Förslagets effekt på bilförmånsvärden och skatt, vid ett förmånsgrundande bilpris på 350 000 kronor

I slutet av promemorian finns en mer detaljerad tabell med utfallet vid olika förmånsgrundande priser och för ett antal el, gas och laddhybrider som var vanliga förmåns- eller tjänstebilar i 2020 års nyregistreringar.

	2020		1/1 2021		1/7 2021	
	Förmånsvärde	Skatt/mån	Förmånsvärde	Skatt/mån	Förmånsvärde	Skatt/mån
Fossildrivna	51 530	2240	51 530	2 240	68 940*	3 000*
El, gas och laddhybrid	36 890	1600	46 890	2 040	64 300	2 800

Anm. Baserat på Finansdepartementets räkneexempel i tabell 5.2 sid 19 i remissen.

De utgår från en marginalskatt på 52,2 procent och en fordonsskatt på 5000 kr för de fossildrivna bilarna, klimatbonusbilarnas fordonsskatt uppgår till 360 kr.

Bortsett från den avskaffade tillfälliga nedsättningen drabbas fossildrivna och laddbara bilar lika hårt av förändringarna av schablonberäkningen.

*Inkluderar inte malushöjningen den 1 april, men vid en fordonsskatt på 5 000 kr (motsvarar ett utsläpp på ca 127 g/km för en diesel och ca 149 g/km för en bensin) ökar fordonsskatten med ca 1300 kr för dieseln och ca 2 100 kr för bensinbilen.

BIL Swedens förslag

BIL Sweden delar argumenten om betydelsen av neutralitet mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön. Däremot är vi kritiska till tidpunkten för förändringen av schablonberäkningen. Dels att den sker mitt under pågående Coronakris, dels att den genomförs med kort framförhållning och vid ett halvårsskifte. Därtill blir den sammantagna effekten av de höjda förmånsvärdena och den slojade tillfälliga nedsättningen en kraftig kostnadshöjning, för såväl brukarna av förmånsbilarna som för företagen.

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. Det är också viktigt för såväl konsumenter som marknaden att systemen är förutsägbara och att ingångna avtal gäller.

Om schablonberäkningen för beskattningen av bilförmån ska förändras är det nödvändigt att införa en ny tillfällig nedsättning av förmånsvärdet för laddbara bilar och gasbilar under tre år. Det skulle mildra effekterna av de höjda förmånsvärdena och främst stimulera elbilar.

En ny tillfällig nedsättning av förmånsvärdet under tre år:

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

Tabell 2. Exempel på BIL Swedens förslag för en bil med ett förmånsgrundande pris på 350 000 kronor

	2020		1/1 2021*		1/7 2021, med BILs förslag		BILs förslag Skillnad jmf med 2020, kr/mån
	Förmånsvärde	Skatt/mån	Förmånsvärde	Skatt/mån	Förmånsvärde	Skatt/mån	
Fossildrivna	51 530	2 240	51 530	2 240	68 940	3 000	+760
El	36 890	1 600	46 890	2 040	34 300	1 490	-110
Laddhybrider och gas	36 890	1 600	46 890	2 040	49 300	2 150	+540

*Den temporära nedsättningen av förmånsvärdet på 40% eller max 10 000 kronor för el, laddhybrid och gasbil slopades 1/1 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.

BIL Sweden presenterade i slutet av november en bedömning om att personbilsmarknaden riskerar att tappa 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 procentenhet lägre, om alla förändringarna genomförs. En minskning av nyregistreringarna med tio procent motsvarar ca 30 000 färre bilar per år. 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 momsintäkter³ handlar det om ca två miljarder kronor på årsbasis.

Det är inte ett enskilt styrmedel utan helheten som avgör. Förändringar av styrmedel bör ske stegvis och koordinerat med ett längre tidsperspektiv så att både konsumenterna, företagen och branschen hinner ställa om. Förändringar av styrmedel, där den ena förändringen påverkar den andra, behöver också konsekvensbedömas som en helhet. Så är dessvärre inte fallet med de planerade förändringarna.

Företagen går i bräschen för omställningen, det är viktigt att beakta. 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.

Vem köper en ny bil?

Nära två av tre nya personbilar registreras på juridisk person, dvs på ett företag. En stor andel av dessa bilar brukas av hushållen, uppskattningsvis är cirka 30 procent av nybilsmarknaden förmånsbilar inklusive personalbilar. Nära varannan bil på privatmarknaden är privatleasing.

Tabell 3. Nyregistrerade personbilar under 2020 respektive 2019

	2020	2019
Totalt	292 000	356 000
Därav juridisk person	182 800 (63%)	229 000 (64%)
Därav fysisk person	109 200 (37%)	127 000 (36%)

Tabell 4. Nyregistrerade laddbara personbilar under 2020

	2020
Totalt	94 100 32,2% av totalmarknaden
Därav juridisk person	69 300 74%, varav 49 350 med leasingmarkering (motsvarar 71% av juridiska reg.)
Därav fysisk person	24 800 26%, varav 14 270 med leasingmarkering (58% av fysiskas reg.)

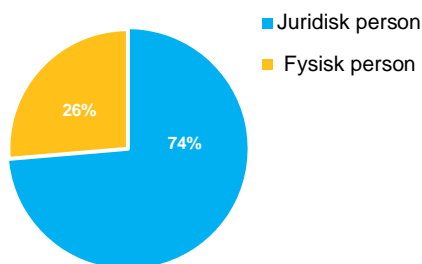
Under 2020 registrerades 79 procent av alla nya laddhybrider på en juridisk person, och 61 procent av alla elbilar.

Tabell 5. Nyregistrerade laddbara personbilar under 2019

	2019
Totalt	40 400 11,3% av totalmarknaden
Därav juridisk person	31 500 varav 22 800 med leasingmarkering (motsvarar 72% av juridiska reg.)
Därav fysisk person	8 900 varav 2 800 med leasingmarkering (32% av fysiskas reg.)

³ Beräknat halv moms för de bilar som leasas av företag.

Diagram 4. Nyregistrerade laddbara personbilar på juridisk och fysisk person 2020



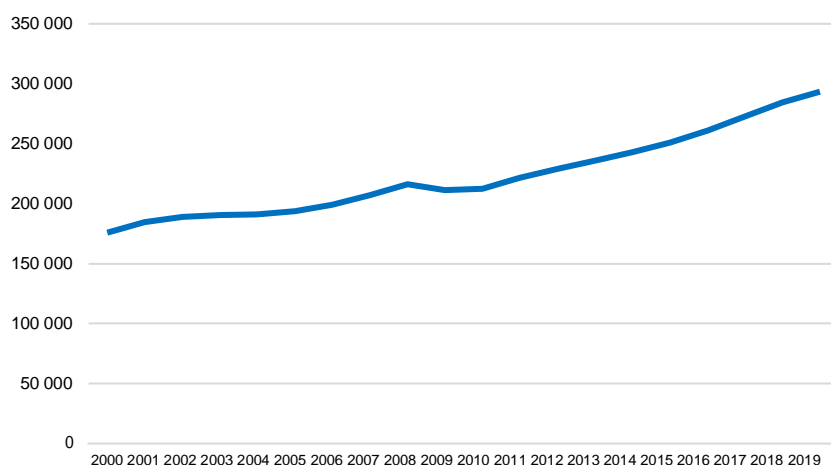
Källa: BIL Sweden.

Vem har bilförmån?

Fram till och med 2018 tog Skatteverket in heltäckande uppgifter om bilförmånerna från arbetsgivarna, vilket medförde att de kunde redovisas för såväl förmånstagarens ålder som vilka modeller och drivmedel som var vanligast. Från och med inkomståret 2019 ersatte Skatteverket i stort sett alla kontrolluppgifter (KU) med månadsvisa skattedeclarationer på individnivå (AGI), som inte är lika detaljerade. Utifrån SCB:s registerbaserade lönesummestatistik har vi beställt en körning på personerna med bilförmån inkomståret 2019.

Under 2019 hade 293 300 personer en bilförmån som de beskattades för. Sedan år 2000 har antalet personer med bilförmån ökat med 67 procent, och sedan 2010 uppgår ökningen till 38 procent. Den stigande trenden beror till stor del på att allt fler företag erbjuder sina anställda möjligheten att ha en personalbil, i ett led att vara attraktiva arbetsgivare. Personalbilen är ett kostnadsneutralt system för arbetsgivaren där den anställde står för alla kostnader för bilen genom ett löneavdrag, men även förmånsbeskattas.

Diagram 5. Antalet personer med bilförmån, 2000-2019



Källa: SCB.

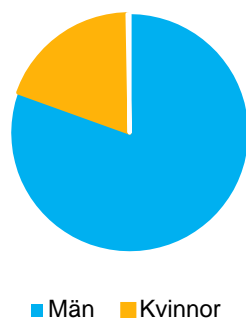
En geografisk uppdelning på länsnivå visar att storstadslänen i antal har flest bilförmåner. Men när de kopplas till antalet hushåll i respektive län blir framträder en jämnare fördelning. Då ser vi att andelen hushåll med förmånsbil är högst i Hallands län med 8,8 procent jämfört med 8 procent i Stockholms län och 7,9 procent i Västra Götaland. Lägst andel har Gotland med 1,9 procent av hushållen.

Tabell 6. Antalet bilförmåner 2019 och i relation till antal hushåll och befolkningen

	Antal bilförmåner	Andel av bilförmåner	Andel av hushållen	Andel av befolkningen
Hallands län	12 856	4,4%	8,8%	3,9%
Stockholms län	83 647	28,5%	8,0%	3,5%
Västra Götalands län	61 705	21,0%	7,9%	3,6%
Jönköpings län	10 068	3,4%	6,2%	2,8%
Uppsala län	10 384	3,5%	5,9%	2,7%
Södermanlands län	7 790	2,7%	5,7%	2,6%
Skåne län	34 805	11,9%	5,6%	2,5%
Västmanlands län	7 148	2,4%	5,6%	2,6%
Östergötlands län	11 941	4,1%	5,5%	2,6%
Örebro län	7 235	2,5%	5,0%	2,4%
Kronobergs län	4 138	1,4%	4,5%	2,1%
Västernorrlands län	5 064	1,7%	4,3%	2,1%
Värmlands län	5 863	2,0%	4,3%	2,1%
Dalarnas län	5 505	1,9%	4,0%	1,9%
Gävleborgs län	5 569	1,9%	4,0%	1,9%
Jämtlands län	2 412	0,8%	3,8%	1,8%
Västerbottens län	4 852	1,7%	3,7%	1,8%
Blekinge län	2 770	0,9%	3,7%	1,7%
Kalmar län	4 103	1,4%	3,5%	1,7%
Norrbottnens län	4 022	1,4%	3,3%	1,6%
Gotlands län	548	0,2%	1,9%	0,9%
Okänd	876			
Riket	293 301		6,2%	2,8%

Källa: SCB.

Diagram 6. Andel män respektive kvinnor som erhållit bilförmån 2019

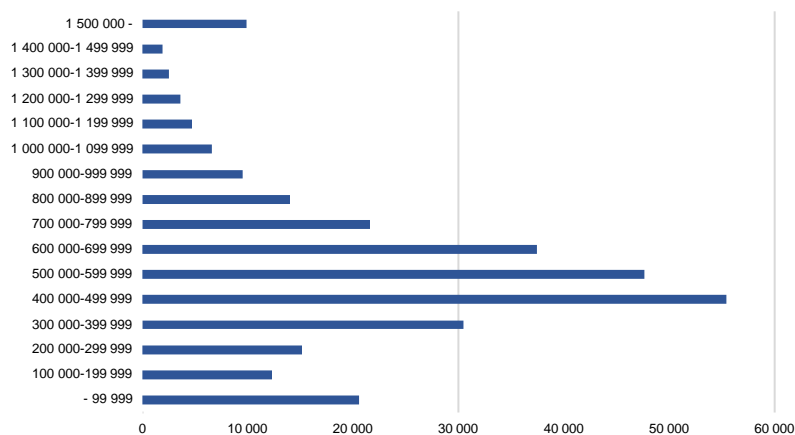


Källa: SCB.

Var femte bilförmånstagare är kvinna. Det kan jämföras med en kvinnlig ägarandel på 35 procent av samtliga bilar i trafik som ägs av hushållen. Att andelen män med bilförmån är så pass mycket högre är sannolikt en effekt av att de i större omfattning har tillgång till förmånsbil via sin tjänst. Men det är viktigt att komma ihåg att dessa bilar i regel får brukas av hela hushållet och att många därför väljer en familjebil som förmånsbil.

Tittar vi närmare på inkomsterna bland personerna med bilförmån 2019 uppgick deras genomsnittliga bruttolön till 603 500 kronor, motsvarande en månadslön på 50 290 kronor. 46 procent hade en årsinkomst under 500 000 kronor, motsvarande 41 670 kronor per månad.

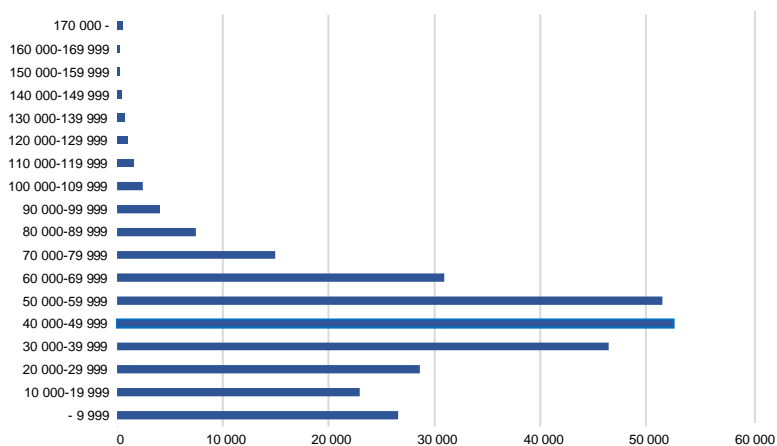
Diagram 7. Antalet bilförmåner 2019 efter bruttolön i olika inkomstintervall



Källa: SCB.

Det genomsnittliga värdet på bilförmånen under 2019 uppgick till 44 514 kronor. 60 procent hade dock ett förmånsvärde under 50 000 kronor. Den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet med 10 000 kronor för klimatbonusbilar har bidragit till att dra ned genomsnittet. Att en del förmånsvärden är riktigt höga förklaras av att eventuell extrautrustning ingår och ökar värdet med i förmånsvärdet som beskattas. Det förklarar varför en del förmånsvärden ligger mycket högt.

Diagram 8. Antalet bilförmåner 2019 efter värdet av bilförmån i olika intervall



Källa: SCB.

Hur påverkas de vanligaste bilmodellerna av förslaget?

Tabell 7. Förslagets effekter på bilförmånsvärde och skatt vid olika förmånsgrundande bilpriser

	Förmånsgrundande pris				
	250 000	300 000	350 000	400 000	500 000
2020 års regler					
Fossildrivna					
Förmånsvärde	42 155	46 842	51 530	61 195	81 570
Skatt per månad	1 834	2 038	2 242	2 662	3 548
Om el, gas eller laddhybrid, fordonsskatt 360 kr samt temporär nedsättning/avdrag med 10 000 kr					
Förmånsvärde	27 515	32 202	36 890	46 555	66 930
Skatt per månad	1 197	1 401	1 605	2 025	2 911
Regeringens förslag 1/7 2021, inklusive att den tillfälliga nedsättningen avskaffades 1/1 2021 för el, gas och laddhybrid. De fossildrivna bilarnas höjda malus from 1/4 är inte medräknad.					
Fossildrivna					
Förmånsvärde	54 592	61 767	68 942	76 117	90 467
Skatt per månad	2 375	2 687	2 999	3 311	3 935
Procentuell höjning av förmånsvärdet och skatten	30%	32%	34%	24%	11%
El, gas och laddhybrider					
Förmånsvärde	49 952	57 127	64 302	71 477	85 827
Skatt per månad	2 173	2 485	2 797	3 109	3 733
Procentuell höjning av förmånsvärdet och skatten, inkl. den borttagna nedsättningen*	82%	77%	74%	54%	28%
Skatteeffekt av regeringens förslag jämfört med regelverket 2020					
Skillnad för fossildriven bil					
Höjd skatt per månad	541	649	757	649	387
Höjd skatt per år	6 492	7 791	9 089	7 789	4 644
Höjd arbetsgivaravgift per år	3 908	4 689	5 471	4 688	2 795
Skillnad för el, gas och laddhybrid					
Höjd skatt per månad	976	1 084	1 192	1 084	822
Höjd skatt per år	11 712	13 011	14 309	13 009	9 864
Höjd arbetsgivaravgift per år	7 050	7 831	8 613	7 830	5 937
BIL Swedens förslag om ny temporär nedsättning när de nya reglerna träder i kraft, 30 000 kr för en elbil och 15 000 kr för en laddhybrid och gasbil					
Elbil					
Skatt per månad	868	1 180	1 492	1 804	2 428
Skillnad jämfört med 2020, kr/mån	-329	-221	-113	-221	-483
Laddhybrid och gasbil					
Skatt per månad	1 520	1 833	2 145	2 457	3 081
Skillnad jämfört med 2020, kr/mån	+324	+432	+540	+432	+170

Anm. Baserat på Finansdepartementets räkneexempel i tabell 5.2 sid 19 i remissen.

De utgår från en marginalsatt på 52,2 procent (en månadslön överstigande 44 700 kr) och en fordonsskatt på 5000 kr för de fossildrivna bilarna.

*Bortsett från den avskaffade tillfälliga nedsättningen drabbas fossildrivna och laddbara bilar lika hårt av förändringarna av schablonberäkningen.

Tabell 8. Exempel på hur ett antal vanliga förmånsbilar påverkas av förslaget om ändrat förmånsvärde

Volvo, V60 T6 Recharge Inscription Expression			Renault ZOE Go		
Laddhybrid			Elbil		
Nypris	499 000		Nypris	359 900	
Jämförbar bil	371 000		Jämförbar bil	162 900	
	1/1 2021	1/7 2021		1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804	Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	1 391	5 009	Räntedel	610	2 199
Prisdela*	34 930	48 230	Prisdela*	14 661	21 177
Fordonsskatt	360	360	Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	50 485	67 403	Förmånsvärde	29 435	37 540
Förmånsskatt kr/mån**	2 196	2 932	Förmånsskatt kr/mån**	1 280	1 633
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 761	1 761	Förmånsskatt 2020, kr/mån**	845	845
BILs förslag, kr/mån		2 280	BILs förslag, kr/mån		328
KIA, Niro 1.6 Plug-In Hybrid Advance			Tesla Model 3 Standard Range+ RWD		
Laddhybrid			Elbil		
Nypris	336 900		Nypris	579 000	
Jämförbar bil	206 600		Jämförbar bil	313 900	
	1/1 2021	1/7 2021		1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804	Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	774	2 789	Räntedel	1 177	4 238
Prisdela*	18 594	26 858	Prisdela*	28 251	40 807
Fordonsskatt	360	360	Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	33 532	43 811	Förmånsvärde	43 592	59 209
Förmånsskatt kr/mån**	1 459	1 906	Förmånsskatt kr/mån**	1 896	2 576
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 024	1 024	Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 461	1 461
BILs förslag, kr/mån		1 253	BILs förslag, kr/mån		1 271
Volkswagen, Passat GTE DSG			Volkswagen, ID.3 Pro inkl Fam		
Laddhybrid			Elbil		
Nypris	459 900		Nypris	484 900	
Jämförbar bil	286 000		Jämförbar bil	299 900	
	1/1 2021	1/7 2021		1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804	Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	1 072	3 861	Räntedel	1 124	4 049
Prisdela*	25 740	37 180	Prisdela*	26 991	38 987
Fordonsskatt	360	360	Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	40 976	55 205	Förmånsvärde	42 279	57 200
Förmånsskatt kr/mån**	1 782	2 401	Förmånsskatt kr/mån**	1 839	2 488
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 347	1 347	Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 404	1 404
BILs förslag, kr/mån		1 749	BILs förslag, kr/mån		1 183

*9 % av förmånsgrundande pris upp till 7,5 prisbasbelopp och 20 % på delen över (357 000 kr).

**vid 52,2% marginalskatt.

*** Inkl. 2020 års nedsättning med 10 000 kr, och ej hänsyn till ev justering av priser.

Uppgifter om nypris och jämförbar bil kommer från Skattverkets webbaserade bilförmånsberäkning.

Volvo XC60 T8 Recharge Inscription**Laddhybrid**

Nypris	621 000	
Jämförbar bil	493 000	
	1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	1 848	6 656
Prisdela*	59 330	64 090
Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	75 342	84 910
Förmånsskatt kr/mån**	3 277	3 694
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	2 842	2 842
BILs förslag, kr/mån		3 041

KIA, Optima SW Plug-in Hybrid Advance Plus**Laddhybrid**

Nypris	415700	
Jämförbar bil	246400	
	1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	924	3 326
Prisdela*	22176	32 032
Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	37 264	49 522
Förmånsskatt kr/mån**	1 621	2 154
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 186	1 186
BILs förslag, kr/mån		1 502

Volvo, V60 diesel B4 inscription**Mildhybrid, diesel 147 g/km**

Nypris	426 000	
Jämförbar bil	404 000	
	1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	1 515	5 454
Prisdela*	41 530	52 520
Fordonsskatt***	7 036	9 121
Förmånsvärde	63 855	80 899
Förmånsskatt kr/mån**	2 778	3 519
Förmånsskatt 2020, kr/mån	2 778	2 778

Audi, e-tron 55 quattro**Elbil**

Nypris	901500	
Jämförbar bil	496400	
	1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	1861	6 701
Prisdela*	60010	64 532
Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	76 035	85 397
Förmånsskatt kr/mån**	3 308	3 715
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	2 873	2 873
BILs förslag, kr/mån		2 410

Nissan, LEAF 40 kWh Acenta**Elbil**

Nypris	397000	
Jämförbar bil	184900	
	1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	693	2 496
Prisdela*	16641	24 037
Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	31 498	40 697
Förmånsskatt kr/mån**	1 370	1 770
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	935	935
BILs förslag, kr/mån		465

Skoda, Octavia Combi Ambition G-TEC 1,5 TSI 130 DSG**Gasbil**

Nypris	300 000	
Jämförbar bil	239 700	
	1/1 2021	1/7 2021
Prisbasbeloppsdel	13 804	13 804
Räntedel	898	3 236
Prisdela*	21 573	31 161
Fordonsskatt	360	360
Förmånsvärde	36 635	48 561
Förmånsskatt kr/mån**	1 594	2 112
Förmånsskatt 2020, kr/mån**	1 159	1 159
BILs förslag, kr/mån		1 460

*9 % av förmånsgrundande pris upp till 7,5 prisbasbelopp och 20 % på delen över (357 000 kr).

**vid 52,2% marginals katt.

*** Inkl. 2020 års nedsättning med 10 000 kr, och ej hänsyn till ev justering av priser.

****Inkl. höjd malus 1/4 2021. Förmånsskatten 2020 tar inte hänsyn till ev. prisjusteringar.

Uppgifter om nypris och jämförbar bil kommer från Skattverkets webbaserade bilförmånsberäkning.