



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen.
Enheten för inkomstskatt och
socialavgifter
103 33 Stockholm

Ref Fi 2020/04374

Yttrande promemorian Fi2020/04374 Justerad beräkning av bilförmån

MRF har ombetts lämna synpunkter på ovan nämnda promemoria. I den föreslås en justering av den schablonberäkning som användes 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 ska uppnås mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön.

MRFs synpunkter i korthet

MRF **avstyrker** förslaget till justering av beräkning av bilförmån. Mot bakgrund av de senaste årens kraftigt höjda skatter på fordon och drivmedel kan inte en så stor uppräknings av bilförmån anses vara lämplig, varken för privatpersoner eller svenska företag, särskilt inte mot bakgrund av både den pågående corona-pandemin och behovet av omställning till en grönare fordonsflotta i samklang med en utbyggd laddinfrastruktur.

Vi menar att om en förändring av beräkningen av bilförmån ändå beslutas bör den inte träda i kraft förrän tidigast 2023.

Vi uppmanar istället regeringen att ta ett samlat grepp kring fordonsbeskattningen med hänsyn till behovet av en grön omställning och företagens behov av mobilitet. Vidare uppmanar vi regeringen att i den kalkylen även ta hänsyn till andra alternativ än enbart förmånsbil och privatägdbil, såsom privatleasing.

Vi menar att man i stället borde se över förmånsbeskattningen vid privat användande av tjänstebil på ett sådant sätt att förmånen beskattas i förhållande till hur mycket bilen används privat – inte själva ”förmånen” att ibland ha tillgång till en tjänstebil även privat.



Tjänstebil/förmånsbil allmänt

En femtedel av Sveriges bilar, över en miljon bilar, ägs av företag. Tjänstebilar har en avgörande roll i många verksamheter, bilen är helt nödvändig för stora delar av näringslivet. Det går inte att en föreställa sig hur det skulle fungera om inte servicetekniker, hemtjänstpersonal, sjukvårdare säljare m fl hade tillgång till bil. Med bil kommer de som löser problem snabbt på plats. Med bil kommer säljarna ut och skapar nya affärer och därmed jobb för företagen. Flest tjänstebilar finns i jord och skogsbruket, motorbranschen och inom ekonomi och juridik. Då två tredjedelar av alla nya bilar säljs till juridiska personer driver företagens miljökrav även omställningen av bilparken mot fossilfrihet. Den absolut största andelen av laddbara bilar köps idag av företag.

Ungefär 300 000 av Sveriges tjänstebilar delas mellan företagen och de anställda som då även kan använda dem privat. Fördelningen mellan privat användning och användning i tjänsten varierar naturligtvis stort. Dagens skatteregler säger att så fort en tjänstebil används privat mer än 10 gånger per år eller körs mer än 100 mil så uppstår en skattepliktig förmån, och då kallas bilen för "förmånsbil". Detta är en mycket restriktiv begränsning som ofta gör att användaren tvingas köra omvägar för att lämna fordonet på arbetsplatsen istället för att kunna ta fordonet med sig hem om det skulle vara närmare.

Begreppet "förmånsbil" kan lätt missuppfattas. Få företag har idag bil som löneförmån. Enligt undersökningar ca 18 %*. De som har bil får den för att bilen är ett nödvändigt arbetsredskap, 88 % skulle inte klara att utföra sitt arbete utan bil*. Företagen har ofta krav på tjänstebilarna så de passar för uppgiften; hårdare miljökrav, val av bilmodell, val av utrustning, krav på säkerhet och inte sällan förses bilarna med olika former av budskap eller varumärken. Dessutom har de flesta företag policys med vissa begränsningar om hur bilen får användas. Detta gör att nyttjandet av tjänstebil inte kan jämföras med att ha en motsvarande privat bil. Ändå betraktas att dela tjänstebilen med sin arbetsgivare som en förmån som beskattas högt.

I teorin skulle en hårdare beskattning av privat användning av tjänstebilar leda till att de som har tjänstebil väljer att även ha en privat bil. För bilbranschen skulle det i teorin betyda att vi fick sälja fler bilar. Men i praktiken är det bra både för företagen och anställda att dela på ansvar och kostnad för tjänstebilen. Det talas mycket om att stimulera delningsekonomi men sällan om de 300 000 svenskar som delar bil med sin arbetsgivare och därmed sannolikt utgör Sveriges i storlek och ekonomiskt största delningskollektiv. Istället för att uppmuntra detta vill nu regeringen öka beskattningen med 2,3 miljarder kronor om året.

Synpunkter på förslagen i promemorian

I promemorian *Justerad beräkning av bilförmån* argumenteras det för att en beskattning är så neutral som möjligt i valet mellan förmånsbil och lön. Det är en i grunden både lovvärd och rimlig princip, men som är svår att på förhand kunna avgöra. Beräkningen av bilförmån baseras bland annat på värdeminskning och upplåningskostnad vilka är svåra att avgöra på förhand, och kan variera över tid. Beräkningen tar inte heller hänsyn för möjligheten för privatpersoner att leasa bilar, med ett annat kostnadsutfall som efter föreslagen justering



många gånger kan bli ett mer lönsamt alternativ till en förmånsbil. Mot bakgrund av att ungefär hälften av privatbilsmarknaden utgörs av leasing är det en faktor som det inte går att bortse ifrån. Med den föreslagna höjningen riskerar kostnaden de facto att bli högre än vad som är neutralt, med stora konsekvenser för den enskilde, för svenska företag och för klimatomställning av fordonsflottan. Att justeringen dessutom sker mitt under en pågående ekonomisk kris till följd av corona-pandemin riskerar att lägga sten på redan tung börda.

Riksdagen har de senaste åren genomfört en rad skattehöjningar som drabbar fordonsägare, arbetsgivare och anställda med tjänstebil. Höjda drivmedelsskatter, höjda fordonsskatter och avskaffande av den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för laddbara/gasbilar har redan medfört höjda kostnader. Med en höjning av bilförmån på i snitt 25 procent (mellan 11 - 34%), adderad innebär det en avsevärd ekonomisk smäll för många företagare, inte minst hantverkare och andra i behov av tyngre fordon som oftare har högre utsläpp. Av regeringens argumentation kan man tro att förmånsbilar primärt är en löneförmån som därmed behöver behandlas neutralt. Dock tyder allt på att den stora majoriteten av tjänstebilar är fordon som behövs för tjänsteutövning, och därmed även är ett arbetsredskap. Att då jämställa kostnaden för den enskilde med en privatägdbil, eller kanske till och med medföra en ännu högre kostnad än en privatägdbil, kan inte anses vara rimligt. Risken är därmed också påtaglig att flertalet tjänstebilsägare tvingas omvandla sin tjänstebil till ett renodlat arbetsfordon och köpa ytterligare en bil för privata resor.

Regeringen har föreslagit en rad ytterligare åtgärder som medför höjda fordonskostnader under året. Bland annat ska bonus-malus-systemet skärpas ytterligare. De olika förslagen ska självfallet granskas vart och ett för sig, men behöver även ses som delar i en helhet. Inte minst i detta fall då den sammantagna effekten riskerar att motverka syftet att uppmuntra en grönare fordonsflotta med lägre utsläpp som regeringen säger sig vilja uppnå. Enligt bland annat BIL Sweden finns det skäl att tro att förslagen samlat kommer få en stor effekt på nybilsförsäljningen och omställningen till en klimatvänligare fordonsflotta.

Man beräknar en nedgång på cirka 10 procent kontra om de föreslagna förändringarna hade uteblivit, och att omställningen av fordonsflottan till mer klimatvänliga bilar bromsas kraftigt. Tjänstebilar står idag för en två tredjedelar av all nybilsförsäljning och för laddbara bilar en än större majoritet. Kraftigt höjda förmånsvärden kommer pressa människor att istället köpa bil privat, och höjda fordonsskatter kommer pressa samma bilköpare att köpa en gammal, mindre miljövänlig och kanske mindre säker, bil än vad man hade köpt som tjänstebil. Resultatet blir högre utsläpp, en långsammare omställning av fordonsflottan, och risk att nollvisionens positiva utveckling bryts, samtidigt som hårt pressade företag får än mindre marginaler.

Därutöver utreder regeringen fortfarande hur ett nytt reseavdrag bör se ut. Det förslag som hitintills presenterats skulle även det innebära kraftig fördyrning för många som är beroende av bilen för att ta sig till och från arbetet. MRF anser att det borde tas ett helhetsgrepp kring fordonsskatterna och reseavdrag som tar hänsyn till medborgarnas behov av bilen, inte minst för pendling till och från arbete. Även mot bakgrund av detta bör förslaget om justerad beräkning av bilförmån avvisas i nuläget.



Skulle man ändå välja att genomföra denna förändring så måste någon form av tillfällig nedsättning av laddbara bilar/gasbilar ske under de närmaste åren – annars kommer övergången till ett hållbart transportsystem att försenas och målet 2030 för transportsektorn kommer inte att uppnås.

- Enligt SKOP-undersökning 2021

Sammanfattning

MRF menar

Med hänsyn tagen till alla förändringar/kostnadsökningar som skett under senare till **avvisas förslaget** om justering av bilförmån

Vi menar att det är helt fel tidpunkt att genomföra en sådan justering – den kan tidigast ske den 1/1 2023

Vi menar att det finns anledning att se över hela beskattningssystemet när det gäller vägtrafikfordon

Vi menar också att en översyn av bilförmånsvärdet bör innehålla en del, eller bygga på, hur mycket bilen används privat relativt tjänsteresor

Att om regeringen ändå väljer att driva igenom förändringen som föreslagits så måste laddbara/gasbilar få någon form av tillfällig nedsättning för att inte försena omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Med vänlig hälsning

Charlie Magnusson

Ansvarig press, opinion och samhälle