



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

YTTRANDE  
2021-01-25

Ärendenummer:  
NV-08384-20

Finansdepartementet  
fi.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande över Promemorian Justerad beräkning av bilförmån (Fi2020/04374)

### Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att förslagen om justerad beräkning av bilförmån går i rätt riktning. De kommer att skapa en högre grad av neutralitet i inkomstbeskattningen och minska den statliga subventionen av bilinnehav. Naturvårdsverket föreslår att det prisrelaterade beloppet ska sättas till 14 % av nybilspriset för att bättre motsvara den genomsnittliga värdeminskningen av nya bilar på 40 - 45 % över tre år.

Naturvårdsverket instämmer också i att det finns en anledning att göra en översyn av regelverket för bilförmån men framhåller att syftet måste vara bredare än regelförenkling. Översynen behöver också innefatta

- hur parkering och andra rörliga kostnader kan beskattas fullt ut,
- hur väl nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar styr mot målet om minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst -70 procent 2010 - 2030, samt
- klimat- och miljöeffekterna av att de dyraste bilarna får ett nedsatt förmånsvärde då detta riskerar främja tyngre bilar.

### Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket anser att förslagen om justerad beräkning av bilförmån går i rätt riktning men föreslår att det prisrelaterade beloppet ska sättas till 14 % av bilmodellens nybilspris för att bättre motsvara den genomsnittliga värdeminskningen av nya bilar på 40 - 45 % över tre år.

Naturvårdsverket instämmer också i att det finns en anledning att göra en översyn av regelverket för bilförmån men framhåller att syftet måste vara bredare än regelförenkling.

## Skäl

Naturvårdsverket anser att förslagen om justerad beräkning av bilförmån går i rätt riktning. De kommer att skapa en högre grad av neutralitet i inkomstbeskattningen och minska den statliga subventionen av bilinnehav.

Nuvarande schablonberäkning för att fastställa värdet för bilförmån innebär en undervärdering av bilförmånen för de flesta bilar som ingår i systemet. Detta leder till att det är ekonomiskt fördelaktigt för en arbetstagare att få ersättning i form av bilförmån istället för kontant lön. Detta är ett avsteg från principen om neutralitet i inkomstbeskattningen som dessutom subventionerar bilinnehav.

Naturvårdsverkets föreslagna kompletteringar till förslaget skulle medföra en högre grad av neutralitet i inkomstbeskattningen, en minskning av Sveriges fossila subventioner och en mer effektiv styrning mot Sveriges klimat- och miljömål.

### *Naturvårdsverket föreslår en justering av schablonberäkningen*

I promemorian föreslås två förändringar i schablonberäkningen av förmånsvärdet för att bättre motsvara en neutral inkomstbeskattning. Ändringen av det prisrelaterade beloppet till 13 % av bilens nybilspris<sup>1</sup> innebär en höjning av förmånsvärdet för de flesta förmånsbilar. Enligt promemorian uppgår den genomsnittliga värdeminskningen de första tre åren till 40 - 45 %.

Naturvårdsverket anser att en ändring till 14 % av bilens nybilspris fångar den genomsnittliga värdeminskningen de första tre åren bättre än 13 % eftersom prisdelen då motsvarar en genomsnittlig värdeminskning om 42 % de första tre åren. Promemorians förslag om 13 % av nybilspriset beskrivs motsvara 39 % värdeminskning de första tre åren vilket ligger under det genomsnittliga intervallet på 40 - 45 %.

### *Den föreslagna översynen behöver vara bredare än bara regelförenkling*

I konsekvensanalysen lyfts att det finns en anledning att göra en översyn av regelverket för bilförmån, främst i syfte att förenkla för arbetsgivare, arbetstagare och för Skatteverket. Naturvårdsverket instämmer i att det finns anledning till översyn men vill framhålla att syftet med en sådan översyn behöver vara bredare och också innefatta hur parkering och andra rörliga kostnader kan beskattas fullt ut, effekterna av nedsättning av förmånsvärdet för miljöbilar samt att de dyraste förmånsbilarna får sänkt förmånsvärde.

### *Parkering och rörliga kostnader för förmånsbilar bör beskattas fullt ut*

Idag beskattas inte förmånsbilar för subventionerad parkering vid arbetsplatsen och i städer kan värdet på subventionen vara betydande. Likaså innebär en schablonartad beskattning av den rörliga kostnaden för en bilresa att

---

<sup>1</sup> I nuläget bestäms det prisrelaterade beloppet till 9 % av nybilspriset upp till 7,5 prisbasbelopp (PBB) och 20 % för den delen av nybilspriset över 7,5 PBB

privata resor med bil subventioneras på marginalen<sup>2</sup>. Detta innebär att den relativa attraktiviteten hos bil för en persontransport stärks gentemot mindre miljöpåverkande alternativ som gång, cykel, samåkning, bilpool och kollektivtrafik. Naturvårdsverket anser att regelverket behöver förändras så att den som pendlar till arbetet med en förmånsbil ska förmånsbeskattas för subventionerad parkeringskostnad, och betala den rörliga kostnaden för bilresan fullt ut – i likhet med andra bilister. Redan i dagens system ska en viss uppdelning mellan privata och jobbrelaterade resor redovisas. Andra länder, som Finland, har ett system där en direkt koppling görs mellan förmånsvärdet och längden på privata resor.

#### *Klimateffekterna av nedsättning av förmånsvärdet för miljöbilar*

Den permanenta nedsättningen av miljöbilars förmånsvärde innebär att förmånsbilister fortfarande erhåller en högre subvention vid nybilsköp än vad privatbilister gör som endast får del genom bonus-malus. För de som vill skaffa en laddbar bil blir det således även fortsättningsvis mer gynnsamt att göra detta i form av en förmånsbil istället för att köpa eller leasa motsvarande bil privat.

Naturvårdsverket anser att översynen behöver beakta hur regelverket för bilförmån påverkar val av färdmedel, drivmedel och fordon och i hur väl det styr mot målet om minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst -70 procent 2010 - 2030. Naturvårdsverkets utgångspunkt är att bilresor ska bära både sina privata och samhällsekonomiska kostnader så att de inte gynnas på bekostnad av resor med mindre miljöbelastande färd sätt som exempelvis cykel, gång, och kollektivtrafik.

#### *Klimat- och miljöeffekter av att dyrare bilar får sänkta förmånsvärden*

Naturvårdsverket anser att översynen bör inkludera en analys av klimat- och miljöeffekterna av att de dyraste bilarna får ett nedsatt förmånsvärde. Naturvårdsverket ser en risk att detta kan gynna inköp av större och tyngre fordon, som har större miljöpåverkan i ett livscykelperspektiv. Redan idag finns en stark trend i nybilsförsäljningen mot allt tyngre fordon<sup>3</sup>. Naturvårdsverket ser en risk att denna trend ytterligare kan komma att förstärkas vilket riskerar att öka klimat- och miljöpåverkan per transporterad personkilometer. Enligt Naturvårdsverkets förslag skulle detta till viss del motverkas av en mer riktig schablonbeskattning av det prisrelaterade beloppet på 14 % av nybilspriset.

---

<sup>2</sup> Naturvårdsverket 2017. Potentiellt miljöskadliga subventioner 2 Andra uppdateringen av kartläggning år 2004. Skrivelse 2017-06-01.

<sup>3</sup> 2008 vägde den genomsnittliga nyregistrerade personbilen i trafik 1548 kg och 2017 hade medelvikten stigit till 1665 kg. Källa: Trafikanalys.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Maria Ohlman, föredragande samt handläggarna Eric Sjöberg, Joanna Dickinson och Sebastian Dahlgren Axelsson

*Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman  
Avdelningschef