

Regeringskansliet
fi.registrator@regeringskansliet.se
103 33 Stockholm

Remissvar gällande ändrat system för förmånsbeskattning av bilar

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning

- Vi instämmer i behovet att införa en tydligare klimatstyrning av förmånsbeskattningen av bilar, och ser förslaget som ett steg på vägen mot ett system som bidrar till de klimatmål sju av riksdagspartierna står bakom.
- Dagens modell med 40% reduktion av förmånsvärdet jämfört med basmodell för vissa tekniktyper bör ersättas med att teknikneutralt utgå ifrån klimatpåverkan.
- Det tidigare taket på 16 000 kr/år för reduktionen bör återinföras, mot dagens tak på 10 000 kr/år.
- Ett tydligare eget kostnadsansvar för bl.a. drivmedel och trängselavgifter är rimligt, och gör förmånsbilen mindre förmånlig just i de städer där det finns bäst utbyggda alternativ till egen bil.
- Bilförmånen är värdefull för många och kan därmed tydligare än idag kombineras med miljö- och säkerhetskrav, bl.a. bör på sikt enbart miljöbilsklassade bilar kunna vara förmånsbilar.
- Vi önskar på sikt en bredare diskussion om just personbilar bör ha en så kraftfullt lägre beskattning än andra typer av förmåner inkl lön.

Nedsättning av förmånsvärdet

Det anges att "Någon ändring av reglerna om beräkning av bilförmån med anledning av bonusdelen av bonus-malus-systemet behövs inte eftersom nedsättningen av förmånsvärdet enligt befintliga regler om permanent nedsättning för vissa miljöanpassade bilar i allt väsentligt bedöms motsvara de effekter en bonus medför."

Vi delar inte denna bild. I nuläget får elbilar, laddhybrider och gasbilar samma förmån, 40% sänkt förmånsvärde jämfört med närmaste bensin- eller diesebil. Bonus-malus gör rejäl skillnad på en ren elbil och en laddhybrid (som ju kan ha över 60 g CO₂/km och då inte alls får bonus); "För vissa bilar överstiger emellertid nedsättningen vida den bonus som kommer att utgå i det nya systemet medan den potentiellt är lägre för vissa bilar. Vidare är det tänkbart att bilar som inte omfattas av den permanenta nedsättningen kan komma att erhålla bonus i det nya systemet." Det bör avspeglas också i förmånsbilsbeskattningen, särskilt som många av dessa bilar nästan endast har förmånsbils kunder.

Vidare anges att "De skäl som anfördes när reglerna om den permanenta nedsättningen infördes bedöms emellertid fortfarande vara giltiga och nedsättningen bedöms för tillfället fortsatt vara betydelsefull för introduktion av ny teknik på fordonsmarknaden och för omställning till en mer miljövänlig fordonsflotta." Vi delar inte denna bedömning; 2016 ökade laddhybriderna på den rena elbilens bekostnad, bl.a. just för att de har samma nedsättning av förmånsvärdet, och då är det förstås enklare att välja en laddhybrid som inte kräver någon beteendeförändring än att välja ett fordon som enbart går på el.

"För tillfället" är också dålig grund för lagstiftning, och pekar på behovet av kontrollstationer som slår fast när detta tillfälle är över och en justering bör ske. En första station kan då lämpligen vara år 2019, samtidigt med bonus malus-beskattningens första kontrollstation.

Skrivningen "Nedsättningen som följer av detta får dock uppgå till maximalt 10 000 kronor per år" är ingen skillnad mot nuläget, men tidigare var taket 16 000 kronor och vi önskar en återgång till den nivån. Vi har sett en återgång till konventionella dieselmotorer när taket sänktes till 10 000 som helt enkelt är för lite för att verkligen gynna de bästa bilarna där man måste byta beteende. Vi bedömer att en återgång till 16 000 kr är både motiverad och kostnadsmässigt rimlig, eftersom förslaget totalt sett innebär en tydlig förstärkning för statskassan, mellan 100 miljoner och närmare en miljard kronor per år beroende på hur många som ändrar beteende till följd av förändringarna.

Övergångsbestämmelser

Som övergångsbestämmelse föreslås att fordonsskatt inte ska tillkomma vid beräkning av värdet av bilförmån i 61 kap. 5 § första stycket IL för bilar av tillverkningsår 2017 eller tidigare eller för de bilar av tillverkningsår 2018 som har registrerats i vägtrafikregistret före den 1 juli 2018."

En sådan övergångsbestämmelse gäller då i huvudsak i ett halvår, vilket är för kort tid för att vara motiverat. Det är rimligare att förändringen införs samtidigt med bonus-malus 1 juli 2018 (helst skulle allt införts 1 januari 2018 men så blir det ju inte).

Nybilspris

Det föreslås att nedsättningen av förmånsvärdet i stället sker med utgångspunkt i bilarnas nybilspris. Det är i grunden klokt, eftersom höjd malus-beskattning på jämförelsebilen annars skulle ge höjt förmånsvärde på elbilen. Men "nybilspris" är grannlaga, det finns inte ett och samma utan många har rentav skilda prislistor för privat- och företagskunder, samt kampanjpris, lockpriser och instegsmodellen som i praktiken inte säljs. Detta kan komma att utnyttjas för att få sänkt förmånsvärde, och någon instans bör granska att det pris som anges avser en modell som faktiskt marknadsförs i Sverige och kan köpas av normala privatkunder.

Trängselskatt m m

Skrivningen föreslår att "förmån av betald trängselskatt, väg-, bro- och färjeavgift ska inte ingå i det schablonmässigt beräknade bilförmånsvärdet." Vi bedömer att det för de flesta förmånsbilar endast får marginell betydelse i nuläget, men ser det som en klok och rimlig princip som ger större likhet i trafiken mellan de i förmånsbil och andra trafikanter. Om dessa avgifter successivt höjs, får också förändringen större betydelse.

Kommande steg

Förmånsbeskattningen av bilar bör harmoniseras med den kommande bonus-malus-fordonsbeskattningen, med samma gränsvärden (0, 60, 95 och 140 g CO₂/km) som steg för förmånsbeskattningen, alternativt ett system som utgår ifrån bilens faktiska klimatpåverkan.

Det bör också vara möjligt att tydligare än idag använda bilförmånsreglerna till att påskynda den omställning vi önskar se, bl.a. bör på sikt enbart miljöbilsklassade bilar kunna vara förmånsbilar.

Vi önskar också på sikt en bredare diskussion om just personbilar bör ha en så kraftfullt lägre beskattning än andra typer av förmåner inkl lön.

Stockholm den 17 april 2017

*Mattias Goldmann
För 2030-sekretariatet*