

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU28

Justerad beräkning av bilförmån

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen ändras, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. Syftet är att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för innehav av en privatägd bil och att neutralitet uppnås mellan inkomst i form av bilförmån och kontant lön i enlighet med lagstiftningens intentioner.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och tillämpas för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) första gången den 1 juli 2021 eller senare.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer (M, SD, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån.

Tre yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	5
Justerad beräkning av bilförmån m.m.	5
Reservationer	14
1. Justerad beräkning av bilförmån, punkt 1 (M, SD).....	14
2. Högre förmånsvärde för dyra bilar, punkt 2 (KD).....	15
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	17
Propositionen	17
Följdmotionerna	17
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	18

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Justerad beräkning av bilförmån

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:156 och avslår motionerna

2020/21:3965 av Niklas Wykman m.fl. (M) och

2020/21:3968 av Eric Westroth m.fl. (SD).

Reservation 1 (M, SD)

2. Högre förmånsvärde för dyra bilar

Riksdagen avslår motion

2020/21:3970 av Hampus Hagman m.fl. (KD).

Reservation 2 (KD)

Stockholm den 25 maj 2021

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Hillevi Larsson (S), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Sultan Kayhan (S), Tony Haddou (V), Boriana Åberg (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Gulan Avci (L), Anne Oskarsson (SD), Rebecka Le Moine (MP) och Kjell Jansson (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån. Regeringens förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2. Tre följdmotioner har väckts med anledning av propositionen. Dessa redovisas i bilaga 1.

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget för 2021, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.10) aviserade regeringen att den under 2021 avsåg att återkomma med ett förslag om justerad beräkning av bilförmån.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen ändras, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och tillämpas för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) första gången den 1 juli 2021 eller senare.

Utskottets överväganden

Justerad beräkning av bilförmån m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om justerad beräkning av bilförmån. Därmed avslår riksdagen två motionsyrkanden om avslag på regeringens förslag.

Vidare avslår riksdagen ett motionsyrkande om högre förmånsvärde för dyra bilar.

Jämför reservation 1 (M, SD) och 2 (KD).

Propositionen

Utdrag ur gällande rätt för beräkning av bilförmån

Förmånsvärdet av fri eller delvis fri bil beräknas på ett visst schabloniserat sätt. Utgångspunkten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. Schablonen bygger på en uppskattad genomsnittlig privat körsträcka på 1 600 mil per år och är tänkt att inbegripa samtliga kostnader för en privatägd bil utom drivmedel.

Schablonen utgörs av summan av en prisbasbeloppsdel, ett ränterelaterat belopp, ett prisrelaterat belopp och bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen. Prisbasbeloppsdelen (0,29 prisbasbelopp) är tänkt att motsvara de rörliga kostnaderna för bilinnehavet. Det ränterelaterade beloppet (75 procent av statslåneräntan multiplicerat med bilmodellens nybilspris) är tänkt att motsvara kapitalkostnaden för bilen. Det prisrelaterade beloppet (9 procent av bilmodellens nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp + 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp) är avsett att motsvara övriga kostnader förknippade med bilen, framför allt värdeminskningen.

Justerad beräkning av bilförmån

Regeringen föreslår en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen ändras, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet.

Syftet med förslaget är att inom ramen för befintlig lagstiftning uppnå en mer rättvis och neutral beskattning mellan bilförmån och andra inkomster i inkomstlagen tjänst respektive näringsverksamhet.

En grundläggande princip i skattelagstiftningen är den om en likformig och neutral beskattning. Det innebär bl.a. att skatteuttaget ska vara detsamma oavsett om arbetsersättning utgår i form av kontant lön eller en förmån, exempelvis förmån av fri bil. Regeringen anser att reglerna för bilförmån,

utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, även i fortsättningen bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.

Den nuvarande schablonen för värdering av bilförmån har varit i stort sett oförändrad sedan den infördes 1997, med undantag för vissa justeringar i samband med att bonus–malus-systemet för nya lätta fordon infördes. Schablonen resulterar i dag i en värdering av förmånen som generellt sett klart understiger marknadsvärdet. Det innebär att skattesystemet premierar fossildrivna bilar i förhållande till andra varor och tjänster. Det innebär likaså ett skattemässigt gynnande av bilförmån i förhållande till kontant lön.

Det är framför allt det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet i schablonen som underskattar den genomsnittliga kostnaden för ett privat bilinnehav. Dessa belopp bör därför justeras i syfte att bättre avspegla ett marknadsvärde.

Det ränterelaterade beloppet

Regeringen föreslår att det ränterelaterade beloppet utformas på så sätt att det motsvarar ett viktat genomsnitt av kapitalkostnaden vid egenfinansiering och kapitalkostnaden vid lånefinansiering av ett bilköp. För att i beräkningen även väga in lånefinansiering av bilköp bör bilens nybilspris vid beräkningen multipliceras med summan av 70 procent av statslåneräntan och en procentenhet (0,01).

Det ränterelaterade beloppet beräknas i dag till 75 procent av statslåneräntan den 30 november året före beskattningsåret multiplicerat med bilmodellens nybilspris. Statslåneräntan får dock som lägst vara 0,5 procent.

Utformningen utgår i dag från att bilköpet finansieras med eget kapital och speglar ränteintäkterna efter skatt på en riskfri placering av ett kapital motsvarande bilens nypris. Detta kan betraktas som kapitalkostnaden för den som finansierar sitt bilköp med eget kapital. Räntan på en riskfri placering representeras av statslåneräntan, dock lägst 0,5 procent. Eftersom statslåneräntan vid utgången av november 2020 uppgick till minus 0,10 procent ska 0,5 procent användas som statslåneränta under 2021 för beräkningen av det ränterelaterade beloppet.

För den som finansierar sitt bilköp med lån uppgår kapitalkostnaden i huvudsak till den årliga räntekostnaden. Statistik ur Transportstyrelsens vägtrafikregister har visat att ca 35 procent av personbilarna som är högst tre år gamla och ägs av privatpersoner har uppgift om äganderättsförbehåll (s.k. kreditmarkering). Utifrån denna uppgift kan man dra slutsatsen att åtminstone en tredjedel av privata köpare av nyare bilar finansierar sitt köp delvis med kredit. En genomgång av lånevillkor hos de större kreditgivarna visar att billåneräntor överstiger statslåneräntan med åtminstone 4–5 procentenheter, men är i vissa fall betydligt högre än så. Lånefinansiering genom billån kräver enligt konsumentkreditlagen en kontantinsats på 20 procent av köpeskillingen.

Givet att den genomsnittliga bilköparen delvis finansierar sitt bilköp med kredit, innebär den nuvarande utformningen av det ränterelaterade beloppet en underskattning av kapitalkostnaden.

Den årliga kapitalkostnaden för den som finansierar bilköpet helt med eget kapital bör beräknas som den uteblivna riskfria avkastningen efter skatt på ett belopp motsvarande bilens nypris. Kostnaden bör därmed beräknas till 70 procent av statslåneräntan multiplicerat med nybilspriset.

Kostnaden för den som lånefinansierar sitt bilköp består av summan av två termer: dels avdragsgilla räntekostnader för billånet, dels uteblivna ränteintäkter efter skatt på ett kapital motsvarande kontantinsatsen. I detta avseende finns en osäkerhet om genomsnittliga förhållanden, eftersom detaljerad statistik saknas.

Att amorteringstiden på billån normalt är mellan fem och åtta år talar för att den genomsnittliga belåningsgraden är något lägre än 80 procent under de tre första åren. Billåneräntor varierar för närvarande från som lägst omkring 4 procent upp till 10 procent eller något ännu högre. Beräkningsantagandet om 80 procents belåningsgrad är förmodligen en överskattning av genomsnittet, även med hänsyn till att vissa använder kompletterande lånefinansiering vid sidan av billån. Å andra sidan är beräkningsantagandet i promemorian om en låneränta motsvarande statslåneräntan plus 4 procentenheter förmodligen en underskattning av genomsnittet. I härledningen av uttrycket för det föreslagna ränterelaterade beloppet tar effekterna av en något lägre belåningsgrad och en något högre låneränta i stort sett ut varandra.

För att i beräkningen även väga in lånefinansiering av bilköp bör bilens nybilspris vid beräkningen multipliceras med summan av 70 procent av statslåneräntan och en procentenhet (0,01). På så sätt bedöms det ränterelaterade beloppet motsvara ett viktat genomsnitt av kapitalkostnaden för den som finansierar sitt köp med eget kapital och för den som finansierar det med lån.

Det prisrelaterade beloppet

Regeringen föreslår att det prisrelaterade beloppet ändras till 13 procent av bilmodellens nybilspris.

Det prisrelaterade beloppet är tänkt att motsvara övriga kostnader för ett bilinnehav, i första hand bilens värdeminskning. Beräkningen är anpassad för ett treårigt bilinnehav, vilket är den period som en förmånsbil vanligtvis innehas. Enligt Skatteverkets kontrolluppgifter för 2018 var nästan 80 procent av de redovisade förmånsbilarna av årsmodell 2016 eller senare.

Den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet syftar i huvudsak till att fånga upp värdeminskningen på bilen. Termen är utformad så att värdeminskningen motsvarar 9 procent per år (dvs. 27 procent under ett treårigt bilinnehav) för bilar med nybilspris upp till 7,5 prisbasbelopp (357 000 kronor). För nybilspriser över detta belopp tillkommer en delterm som gör att värdeminskningen i procent är högre ju högre nybilspriset är. Deltermen baseras på antagandet att värdeminskningstakten i procent är högre bland bilar med högre priser.

I en studie som Skatteverket genomförde 2018, och som omfattade ett hundratal bilmodeller, fann myndigheten att den genomsnittliga värdeminskningen på tre år uppgick till 40–44 procent beroende på vilken källa som användes för prisuppgifter på begagnade bilar (Skatteverkets promemoria Utvärdering av schablonberäkning för bilförmån, dnr 200 260 393-18/113). Vidare konstaterades att den procentuella värdeminskningen inte var högre bland bilar med högre priser jämfört med dem i de lägre prissegmenten. Skatteverket noterade vidare att den treåriga skattade värdeminskningen uppgick till i genomsnitt 44,5 procent när Konsumentverkets beräkningsverktyg Bilsva användes för ett 80-tal nya bilmodeller.

Några ytterligare svenska fördjupade studier vad gäller personbilars värdeminskning har inte hittats. Däremot redovisar fackpressen återkommande olika undersökningar över bilars värdeminskning. Till exempel redovisade Teknikens Värld i februari 2019 en undersökning av ett drygt hundratal bilmodeller. Den genomsnittliga värdeminskningen på tre år i den undersökningen uppgick till 45,9 procent. Den lägsta värdeminskningen var 31,3 procent och den högsta 60,9 procent. Vi Bilägare redovisade i mars 2020 en liknande undersökning med 115 bilmodeller, med en genomsnittlig värdeminskning under tre år på 47,8 procent. Sammantaget pekar detta på att personbilar minskar i värde med i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren.

Regeringen bedömer att det finns god grund för att uppskatta värdeminskningen till i genomsnitt 40–45 procent under de tre första åren. Det betyder att den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet underskattar värdeminskningen på tre års sikt med omkring 15 procentenheter för bilar med nybilspriser upp till ca 355 000 kronor. Samtidigt finns inga tydliga tecken på att den procentuella värdeminskningen är högre bland bilar med högre priser jämfört med dem i de lägre prissegmenten. Det innebär att den nuvarande schablonberäkningen överskattar värdeminskningen för bilar i de högsta prissegmenten. Eftersom bilars värdeminskning inte bedöms påverkas av om bilens nybilspris överstiger 7,5 prisbasbelopp bör den ökande värdeminskningstakten för bilmodeller med ett nybilspris överstigande 7,5 prisbasbelopp tas bort.

Ikraftträdande

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och tillämpas för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen första gången den 1 juli 2021 eller senare. För bilar som blivit skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen före den 1 juli 2021 ska äldre bestämmelser gälla. Förmånsbilar som är registrerade utomlands, men som tillfälligt brukas i Sverige, ska omfattas av de nya bestämmelserna oavsett tillverkningsår.

Konsekvensanalys

Förslaget beräknas öka skatteintäkterna med 0,15 miljarder kronor under 2021 och med ca 2,33 miljarder kronor per år på några års sikt. Effektoberäkningarna

utgår från oförändrat beteende. Beräkningen baseras på antagandet att bilförmånsvärden i genomsnitt ökar med 13 800 kronor per år med förslaget och att det totala antalet förmånsbilar uppgår till 260 000 och förblir oförändrat över tiden. Med nuvarande regler för beskattning av bilförmån uppgår det genomsnittliga förmånsvärdet för förmånsbilar registrerade 2018 till uppskattningsvis ca 55 200 kronor. En höjning av förmånsvärdet med i genomsnitt 13 800 kronor innebär en höjning med ca 25 procent.

Den procentuella effekten på förmånsvärdet av förslaget är som störst vid 7,5 prisbasbelopp, dvs. 357 000 kronor. Detta beror på att undervärderingen av förmånsvärdet är som störst vid denna nivå med nuvarande schablonberäkning. Förslaget innebär en viss minskning av förmånsvärdet vid förmånsgrundande priser över ca 650 000 kronor. Av förmånsbilarna av 2018 års modell hade dock endast 1 procent ett förmånsgrundande pris över detta belopp. Att förslaget innebär en minskning av förmånsvärdet över denna nivå beror på att nuvarande schablonberäkning överskattar värdeminskningstakten för bilar över denna prisnivå.

Antalet nyregistrerade personbilar uppgick under 2020 till ca 303 000. Av dessa var 33 procent bensinbilar, 22 procent laddhybridbilar, 19 procent dieselbilar, 9 procent elbilar, 9 procent elhybridbilar och drygt 1 procent gasbilar. Antalet klimatbonusbilar uppgick till nästan 96 000 och motsvarade därmed nästan en tredjedel av de nyregistrerade personbilarna. Av de nyregistrerade bilarna var 197 000 registrerade på juridiska personer vid utgången av 2020. Företag inom bildetaljhandeln svarade dock för ca 72 000 av dessa nyregistreringar. Justerat för det faktum att bilar registrerade på företag inom bildetaljhandeln inom kort tid säljs vidare, såldes uppskattningsvis drygt hälften av de nyregistrerade bilarna 2020 till företag.

Det saknas statistik över hur många av de nyregistrerade bilarna 2020 som används som förmånsbilar.

Enligt kontrolluppgifter för 2018 fanns det omkring 58 000 förmånsbilar av årsmodell 2018 och 69 000 av årsmodell 2017. Detta talar för att förmånsbilar svarar för mellan 15 och 20 procent av nybilsförsäljningen.

De ökade förmånsvärdena som förslaget innebär kan leda till att vissa förmånstagare väljer bilar med lägre pris eller avstår förmånsbil helt. Om 10 procent av de nuvarande förmånstagarna skulle avsäga sig bilförmån som en följd av de nya reglerna, och inte skaffa sig motsvarande bil privat, skulle det innebära en minskning av nybilsförsäljningen med 1,5–2 procent.

Regeländringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och föreslås gälla endast för förmånsbilar som blir skattepliktiga i Sverige första gången fr. o. m. ikraftträdandedatumet. Förslaget kan få till följd att företag och förmånstagare som har planerat att byta ut sina förmånsbilar under andra halvåret 2021 väljer att byta ut dem redan under första halvåret för att undvika att påverkas av de nya reglerna. Andra kan välja att behålla befintliga förmånsbilar under en längre tid än planerat för att på så sätt kortsiktigt undvika att påverkas av de nya reglerna. Av denna anledning kan vissa avvikelser i nybilsförsäljningen uppstå strax innan och strax efter ikraftträdandet av de nya reglerna.

En höjning av bilförmånsvärdena med i genomsnitt 25 procent skulle i genomsnitt påverka individer högre upp i inkomstfördelningen mer, både i kronor och procentuellt sett, eftersom bilförmån är vanligare bland individer med relativt höga inkomster. Medianinkomsten av tjänst bland bilförmånsinnehavare uppgick 2019 till ca 51 400 kronor per månad. Ju högre upp i inkomstfördelningen desto större är den genomsnittliga effekten på den ekonomiska standarden. För individer i den högsta inkomstgruppen minskar disponibel inkomst med ca 0,12 procent.

Förslaget påverkar inte den befintliga miljöstyrningen i beskattningen av bilförmån. Nybilspriset kommer även med de nya reglerna att sättas ned för miljöanpassade bilar till närmast jämförbara konventionella bil. Bland de 168 elbilmodeller som ingår i Skatteverkets lista över 2020 års nybilspriser är nedsättningarna av det förmånsgrundande priset i genomsnitt ca 38 procent. Nedsättningarna innebär sänkta förmånsvärden med i genomsnitt ca 38 000 kronor för dessa bilmodeller. För de 254 laddhybridmodellerna som ingår i listan var nedsättningen av det förmånsgrundande priset i genomsnitt 20 procent. I förmånsvärde innebär nedsättningarna i genomsnitt 20 000 kronor för laddhybridbilar. Den relativa kostnaden av att inneha en miljöanpassad förmånsbil i förhållande till en konventionell (diesel- eller bensindriven) förmånsbil påverkas därmed inte av förslaget.

Att förmånsvärdet ökar för de flesta bilmodeller kan få till följd att vissa förmånsbilsinnehavare väljer en bil med lägre förmånsgrundande pris vid nästa bilbyte, för att på så sätt undvika höjt förmånsvärde. Detta kan i vissa fall innebära att man väljer en mindre bil som också har lägre koldioxidutsläpp än den bil som man hade valt om förmånsvärdena inte hade höjts. Detta kan ha en viss negativ (minskande) effekt på den genomsnittliga utsläppsnivån bland förmånsbilar. Eftersom substitution till bilar med lägre pris också kan betyda att man byter till en lika stor bil fast av annat, något billigare, fabrikat, får denna effekt ses som mycket osäker. Naturvårdsverket befarar att det faktum att de dyraste bilarna får sänkta förmånsvärden med förslaget kan gynna inköp av större och tyngre fordon, som har större miljöpåverkan i ett livscykelperspektiv. Av förmånsbilarna som registrerades 2018 hade dock bara 1,1 procent förmånsgrundande pris över den gräns på 650 000 kronor som innebär en minskning av förmånsvärdet.

Den relativa kostnaden av att inneha förmånsbil jämfört med att nyttja andra transportmedel ökar något. Detta kan ge upphov till en viss substitution till andra transportmedel, så som kollektivtrafik. Detta skulle kunna innebära en marginell minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Substitution kan också ske från förmånsbil till privat bilinnehav.

Personbilar ägda av privatpersoner är i genomsnitt äldre än förmånsbilar. I den mån sådan substitution sker, skulle förslaget kunna innebära att något fler relativt äldre privatägda bilar körs i stället för relativt nya förmånsbilar. De miljömässiga effekterna av en sådan beteendeanpassning bedöms dock vara små. Förslaget kan därutöver förstås ge upphov till substitution från förmånsbilar till privat konsumtion till varor och tjänster som inte relaterar till

resande. Det kan innebära både ökade och minskade koldioxidutsläpp jämfört med innehav av förmånsbil. Även sådana eventuella beteendeeffekter bedöms ha små effekter på miljön.

Motioner

Justerad beräkning av bilförmån

I kommittémotion 2020/21:3965 av Niklas Wykman m.fl. (M) föreslår motionärerna att propositionen avslås. Motionärerna menar att Sverige redan i dag har mycket höga drivmedels- och fordonsskatter och att Sverige samtidigt är ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera och för att företag och service ska finnas även i glesbygd. Motionärerna menar att förslaget är en skatthöjning på att arbeta. Skatthöjningen om ca 2,3 miljarder kronor medför negativa konsekvenser för företagen och deras anställda som är beroende av bilen. Den föreslagna uppräkningsgraden av bilförmån med i genomsnitt 25 procent är en påtagligt negativ förändring för landets företag och deras anställda. Omkring 300 000 personer beskattas i dag för förmånsbil i Sverige och förslaget kan innebära en skatthöjning på omkring 400–800 kronor i månaden. Företagare är redan drabbade av den nyligen införda fordonsskatthöjningen i bonus–malus-systemet samt de senaste årens kraftigt höjda drivmedelspriser. Motionärerna anser inte att regeringen i det aktuella förslaget beaktar i vilken mån tjänstebilen faktiskt är ett arbetsredskap. Vidare anser motionärerna att det är ytterst tveksamt om förslaget leder till några miljövinster och menar att kostnadshöjningar i förmånssystemet befaras komma att fördröja omställningen av fordonsflottan.

I kommittémotion 2020/21:3968 av Eric Westroth m.fl. (SD) föreslår motionärerna att propositionen avslås. Motionärerna menar att förslaget egentligen är ett sätt att höja skatten med drygt 2,3 miljarder kronor. Motionärerna menar att förslaget är ytterligare en skattepålaga som kommer att träffa bilister utöver redan genomdrivna skatthöjningar som kommit via allehanda skatter på transporter, fordon och bränslen, inte minst genom bonus–malus-systemet. De ökade kostnader som föreslås i förmånssystemet riskerar att fördröja omställningen av fordonsflottan och försvåra möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Förslaget tar heller inte tillräcklig hänsyn till de som verkligen använder bilen i arbetet, i motsats till de som enbart har en tjänstebil som en ren löneförmån. Sverige står mitt i en pandemi med en växande arbetslöshet och bilindustrin är en viktig motor för det svenska näringslivet och svensk arbetsmarknad. Av den anledningen anser motionärerna att tidpunkten för ikraftträdande av lagen bör senareläggas. Vidare anför motionärerna att det i allmänhet saknas en helhetssyn över hur olika styrmedel påverkar de som är beroende av bilen som transportmedel och arbetsredskap. Motionärerna menar därför att det behövs en total översyn av regelverket för bilförmån där syftet måste vara bredare än en viss regelförenklning.

Högre förmånsvärde för dyra bilar

I kommittémotion 2020/21:3970 av Hampus Hagman (KD) föreslår motionären att regeringen justerar förmånsvärdet för bilar på ett sätt som innebär att dyra bilar får bära den största delen av skattehöjningen. Motionären menar att regeringens förslag innebär att dyra förmånsbilar som kostar över 650 000 kronor kommer att få ett lägre förmånsvärde, medan skattehöjningen slår hårdast mot de som kör en förmånsbil med ett nybilspris på ca 357 000 kronor. Motionären anser att det kan finnas skäl till att minska den snedvridning som förmånssystemet innebär i valet mellan privatägd bil och förmånsbil men föreslår att en större del av skattehöjningen betalas av de som har förmånsbilar värda över 7,5 prisbasbelopp. Enligt motionären borde den prisrelaterade delen av förmånsvärdesberäkningen justeras till 12 procent av den del av nybilspriset som understiger 7,5 prisbasbelopp, och 26 procent av den del som överstiger 7,5 prisbasbelopp. Ingen justering av det ränterelaterade beloppet bör göras. Då de dyra förmånsbilarna i stor utsträckning körs av höginkomsttagare i storstäder, där fler alternativa transportmedel finns, anser motionären att det är rimligt att dessa bär en större del av skatteförändringen.

Utskottets ställningstagande

Justerad beräkning av bilförmån

Det grundläggande syftet med reglerna om beskattning av bilförmån och andra förmåner är att upprätthålla neutraliteten gentemot andra ersättningsformer så att uppkomsten av skattemotiverade förmåner undviks. Den värderingsmodell som gäller för beskattning av bilförmån innebär att förmånsvärdet bestäms efter en schablon. Avsikten är att förmånsvärdet ska motsvara kostnaderna för en privatägd bil, dvs. i princip motsvara marknadsvärdet. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att reglerna för bilförmån, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, även i fortsättningen bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Utskottet instämmer i regeringens konstaterande att schablonen i dag resulterar i en värdering av bilförmånen som generellt sett understiger marknadsvärdet. Utskottet anser därför att det finns skäl att justera beräkningen av bilförmån i enlighet med regeringens förslag och föreslår att riksdagen avslår motionsyrkandena 2020/21:3965 (M) och 2020/21:3968 (SD).

Högre förmånsvärde för dyra bilar

Den nuvarande utformningen av det prisrelaterade beloppet syftar i huvudsak till att fånga upp värdeminskningen på bilen. Deltermen baseras på antagandet att värdeminskningstakten i procent är högre bland bilar med högre priser. Utskottet instämmer i regeringens konstaterande att det inte finns några tydliga tecken på att den procentuella värdeminskningen är högre bland bilar med högre priser jämfört med dem i de lägre prissegmenten och att den nuvarande

schablonberäkningen överskattar värdeminskningen för bilar i de högsta prissegmenten. Utskottet avstyrker motionsyrkandet om högre förmånsvärde för dyra bilar.

Reservationer

1. Justerad beräkning av bilförmån, punkt 1 (M, SD)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Boriana Åberg (M), David Lång (SD), Anne Oskarsson (SD) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:3965 av Niklas Wykman m.fl. (M) och
2020/21:3968 av Eric Westroth m.fl. (SD) samt
avslår proposition 2020/21:156.

Ställningstagande

Vi anser att regeringens förslag egentligen är ett sätt att höja skatten på arbete med ca 2,33 miljarder kronor. Syftet med förslaget är enligt regeringen att eftersträva en neutral beskattning som innebär att skatteuttaget ska vara det samma oavsett om ersättningen utgår i form av kontant lön eller bilförmån. Enligt regeringens beräkningar förväntas förändringen på sikt öka skatteintäkterna med ca 2,33 miljarder kronor. Skattehöjningen kommer att träffa bilister och innebära ytterligare en skattepåлага utöver de befintliga mycket höga drivmedels- och fordonsskatterna. Sverige är samtidigt ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera och för att företag och service ska finnas även i glesbygd.

Skattehöjningen medför negativa konsekvenser för företag och anställda som är beroende av bilen. Den föreslagna uppräkningen av bilförmån med i genomsnitt 25 procent är en påtagligt negativ förändring för landets företag och deras anställda. Omkring 300 000 personer beskattas i dag för förmånsbil i Sverige och förslaget kan innebära en skattehöjning på ca 400–800 kronor i månaden. Detta sker samtidigt i ett mycket pressat läge för ekonomin och svenska företag. Företag i bransch efter bransch står på randen till konkurs samtidigt som arbetslösheten i Sverige är rekordhög. Bilindustrin är en viktig motor för det svenska näringslivet och svensk arbetsmarknad.

Regeringens förslag ger sken av att förmånsbilar primärt är en löneförmån och att de därför behöver behandlas neutralt i förhållande till en privatägd bil. Förslaget beaktar inte i vilken mån tjänstebilen faktiskt är ett arbetsredskap. En stor del av dessa bilar är främst ett arbetsredskap för företagare och anställda i ett antal olika branscher.

Det är vidare ytterst tveksamt om förslaget leder till några miljövinster, snarare tvärtom. De ökade kostnader som föreslås i förmånssystemet riskerar att fördröja omställningen av fordonsflottan och försvåra möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Det är marknaden för tjänstebilar som har introducerat de flesta nya elbilar och laddhybrider, som sedan har sålts vidare på privatmarknaden. Under 2020 registrerades omkring tre fjärdedelar av alla laddbara bilar (elbilar och laddhybrider) på företag. Om företagen i betydligt minskad omfattning kommer att kunna erbjuda förmånsbilar riskerar försäljningen av nya miljövänliga bilar att sjunka och förnyelsen av bilbeståndet att avstanna.

Vår ståndpunkt är att regeringens förslag att höja skatten på förmånsbilar är en illa gjord prioritering i ett mycket bekymmersamt läge för Sverige.

2. Högre förmånsvärde för dyra bilar, punkt 2 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:3970 av Hampus Hagman m.fl. (KD).

Ställningstagande

Regeringen föreslår ett höjt förmånsvärde på bilar, genom en justering av dels den prisrelaterade delen och dels den ränterelaterade delen av förmånsvärdesberäkningen. Regeringens förslag har flera brister. Förslaget innebär att dyra förmånsbilar som kostar över 650 000 kronor kommer att få lägre förmånsvärde, medan skattehöjningen slår hårdast mot de som kör en förmånsbil med ett nybilspris på ca 357 000 kronor.

Enligt en rapport från Ekonomistyrningsverket körs dyrare förmånsbilar i högre grad av de med högre inkomst. De dyra förmånsbilarna körs även i stor utsträckning i storstäder. Regeringens förslag har därmed en tveksam fördelningspolitisk profil.

Att de billigare bilarna får bära kostnaden av skattehöjningen, medan de allra dyraste bilarna får en skattesänkning, innebär dessutom att regeringens förslag missgynnar kvinnor med förmånsbil, då det genomsnittliga förmånsvärdet för män är högre än det för kvinnor. Regeringens förslag innebär också att kostnaden för flera typer av förmånsbilar som är elbilar ökar. Även detta är prioriteringar som kan ifrågasättas.

Jag anser att det kan finnas skäl till att minska den snedvridning som förmånssystemet innebär i valet mellan privatägd bil och förmånsbil – ett val

som många inte har möjligheten att göra då de inte kan få tillgång till en förmånsbil via sin arbetsgivare. Enligt Ekonomistyrningsverket har den faktiska bilkostnaden ökat med 40–45 procent sedan 1997 medan förmånsvärdet har ökat med 10–15 procent. Samtidigt är möjligheten till förmånsbil viktig för många småföretagare och en stor del av nybilsförsäljningen sker via förmånsystemet. En förändring av systemet bör därför göras på ett klokt sätt.

Jag föreslår att en större del av skattehöjningen betalas av de som har förmånsbilar värda över 7,5 prisbasbelopp (ca 357 000 kronor). Det innebär att den prisrelaterade delen av förmånsvärdesberäkningen bör justeras till 12 procent av den del av nybilspriset som understiger 7,5 prisbasbelopp, och 26 procent av den del som överstiger 7,5 prisbasbelopp. Ingen justering av det ränterelaterade beloppet bör göras. Förslaget skulle – jämfört med regeringens förslag – innebära upp till drygt 300 kronor lägre skatt per månad för de med förmånsbilar värda under 357 000 kronor.

Förslaget innebär samma offentligfinansiella effekt som regeringens förslag, men har en bättre fördelningsprofil. Då de dyra förmånsbilarna i stor utsträckning körs av höginkomsttagare i storstäder, där fler alternativa transportmedel finns, är det rimligt att dessa bär en större del av skatteförändringen. Med Kristdemokraternas politik får därmed de som bor i mindre tätbefolkade områden och kör något billigare förmånsbilar en mindre höjning av förmånsvärdet än med regeringens politik.

Det tidsbegränsade nedsatta förmånsvärdet för miljöbilar borde inte heller ha tagits bort. Förmånsvärdet för miljöbilar hade då enligt mitt förslag även i fortsättningen kunnat justeras ned enligt de regler som gällde innan januari 2021, och miljöbilarna hade därmed inte drabbats så hårt av en förmånsvärdesjustering.

Förmånsvärdet för bilar bör justeras på ett sätt som innebär att dyra bilar får bära den största delen av skattehöjningen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Följdmotionerna

2020/21:3965 av Niklas Wykman m.fl. (M):

Riksdagen avslår proposition 2020/21:156 Justerad beräkning av bilförmån.

2020/21:3968 av Eric Westroth m.fl. (SD):

Riksdagen avslår proposition 2020/21:156.

2020/21:3970 av Hampus Hagman m.fl. (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förmånsvärdet för bilar bör justeras på ett sätt som innebär att dyra bilar får bära den största delen av skattehöjningen och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i
inkomstskattelagen (1999:1229)

Häri genom föreskrivs att 61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

61 kap.5 §²

Värdet av bilförmån exklusive drivmedel ska för ett kalenderår beräknas till summan av

- 0,29 prisbasbelopp,
- ett ränterelaterat belopp,
- ett prisrelaterat belopp, och
- bilens fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).

Det ränterelaterade beloppet ska beräknas till 75 procent av statslåneräntan vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut multiplicerat med bilmodellens nybilspris. Statslåneräntan ska dock som lägst anses vara 0,5 procent.

Det ränterelaterade beloppet ska beräknas till bilmodellens nybilspris multiplicerat med summan av 70 procent av statslåneräntan och 0,01. Med statslåneräntan avses här räntenivån vid utgången av november året närmast före det kalenderår under vilket beskattningsåret går ut, dock lägst 0,5 procent.

Det prisrelaterade beloppet ska beräknas till 9 procent av bilmodellens nybilspris, om detta uppgår till högst 7,5 prisbasbelopp. Om bilmodellens nybilspris är högre, ska det prisrelaterade beloppet beräknas till summan av 9 procent av 7,5 prisbasbelopp och 20 procent av den del av nybilspriset som överstiger 7,5 prisbasbelopp.

Det prisrelaterade beloppet ska beräknas till 13 procent av bilmodellens nybilspris.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.
 2. Lagen tillämpas första gången på
 - a) bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för första gången den 1 juli 2021 eller senare, och
 - b) bilar som är registrerade utomlands och som inte är skattepliktiga här i landet enligt vägtrafikskattelagen.

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2017:1212.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för bilar som var skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) före ikraftträdandet.