



SVENSKT NÄRINGSLIV

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
Stockholm

Vår referens/dnr: SN 2020/195

Er referens/dnr: Fi2020/04374

Stockholm, 2021-01-25

Remiss av promemoria Justerad beräkning av bilförmån

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över angivna promemoria och ansluter sig till vad Näringslivets Skattedelegation anført i bifogat yttrande.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Fall

Katarina Bartels

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Er referens: Fi2020/04374

Stockholm, 2021-01-25

Remissyttrande

Remiss av promemorian Justerad beräkning av bilförmån

Näringslivets Skattedelegation (NSD) lämnar följande synpunkter på promemorian.

Promemorians förslag

I promemorians föreslås en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Syftet med förslaget 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.

Schablonen för beräkning av bilförmån består av fyra olika komponenter

- 1) **En prisbasbeloppsdel** som ska motsvara de rörliga kostnaderna, undantaget drivmedel, för bilinnehavet
- 2) **Ett ränterelaterat belopp** som ska motsvara kapitalkostnaden för bilden
- 3) **Ett prisrelaterat belopp** som ska motsvara övriga kostnader förknippade med bilen, framförallt värdeminskningen
- 4) **Fordonsskatten**

Utgångspunkten för förmånsbeskattningen är att schablonbeskattningen för bilförmån i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. I promemorian konstateras att delkomponent 1 (en prisbasbeloppsdel) och 4 (fordonsskatten) är korrekt dimensionerade och någon förändring i dessa inte bör göras. I promemorian görs bedömningen av delkomponenterna 2 (ett ränterelaterat belopp) och 3 (ett prisrelaterat belopp) inte på ett korrekt sätt motsvarar kostnaden för innehav av en privatägd bil och bör därför justeras.

Enligt promemorian bör det ränterelaterade beloppet justeras så att det bättre avspeglar att den genomsnittliga bilköparen delvis lånefinansierar sin bilanskaffning. Enligt dagens regelsystem motsvarar det ränterelaterade beloppet ränteintäkterna efter skatt på en riskfri placering av ett kapital motsvarande bilens nypris. Med hänsyn till att cirka trettiofem procent

Huvudmän i NSD är:

**Stockholms Handelskammare * Föreningen Svenskt Näringsliv
Svenska Bankföreningen * Svensk Försäkring * Fastighetsägarna Sverige**

NSD

N Ä R I N G S L I V E T S

S K A T T E -

D E L E G A T I O N

av de privatägda bilarna enligt Trafikregistret har ett äganderättsförbehåll registrerat görs bedömningen att den genomsnittlige bilköparen till viss del lånefinansierar sitt bilförvärv. Detta får enligt promemorian till följd att den schablonberäknade kapitalkostnaden enligt dagens regler blir för låg. Promemorian föreslår därför en justering i det ränterelaterade beloppet så att det speglar en vägd kapitalkostnad som består delvis av egna medel och delvis av lånat kapital.

Det prisrelaterade beloppet är utformad så att värdeminskningen motsvarar 9 procent per år (dvs 27 procent under ett treårigt bilinnehav) för nybilprispriser upp till 7,5 prisbasbelopp. För nybilpriser över detta belopp tillkommer det s.k. lyxbilstillägget som gör att värdeminskningen i procent är högre ju högre nybilpriset är. Det remitterade förslaget innebär att lyxbilstillägget tas bort samtidigt som det prisrelaterade beloppet justeras så att det motsvarar en värdeminskning om 13 procent per år (dvs 39 procent under ett treårigt bilinnehav).

NSD:s synpunkter på det remitterade förslaget

NSD instämmer i att den grundläggande principen om en likformig och neutral beskattning, som innebär att skatteuttaget ska vara detsamma oavsett om arbetsersättning utgår i form av kontant lön eller en förmån, som huvudregel ska gälla. En lika viktig princip är att beskattningen av företagande och arbete är konkurrenskraftig och stimulerar till investeringar och ökade antal arbetade timmar. Sverige är en liten öppen ekonomi med allt tuffare internationell konkurrens, inte minst vad gäller kvalificerad arbetskraft. Det remitterade förslaget innebär enligt promemorians beräkningar en årlig varaktig skattehöjning på arbetsinkomster om drygt två miljarder kronor.

Med hänsyn till effekten av de höga svenska marginalsatserna kan det enligt NSD finnas behov av särlösningar som avviker från principen om en likformig och neutral beskattning, för olika grupper av arbetstagare. I den remitterade promemorian synes utgångspunkten vara att reglerna främst omfattar renodlade bilförmåner, dvs när bilen i princip endast används för privat körning. Det torde dock finnas en stor grupp arbetstagare, såsom försäljare, hantverkare, servicetekniker m.fl., som använder bilen i sin tjänsteutövning som ett arbetsredskap. Det finns ingen analys i promemorian hur stor denna grupp är, det kan dock konstaterats att i en rapport framtagen för Svenskt Kollektivtrafik antas denna grupp uppgå till cirka 5/6 av totala antalet förmånsbilar¹. För dessa grupper av arbetstagare finns ofta inget alternativ annat än att ha en tjänstebil med tillhörande förmån då det inte är praktiskt genomförbart att ha en bil som varje dag hämtas och lämnas hos arbetsgivaren. Att nyttja en privatägd bil för tjänsteresor är för dessa kategorier många gånger inte ekonomiskt möjligt med hänsyn till den beloppsmässiga begränsningen som finns för skattefri milersättning. För denna grupp torde det också ofta vara arbetsgivaren som ställer krav på att den anställde har en förmånsbil samt vilken typ av bil det ska vara. Effekten för denna grupp arbetstagare har inte analyserats eller berörts i promemorian, vilket enligt NSD är en brist.

Enligt en uttrycklig reglering i 22 kap 8 § inkomstskattelagen ska uttag i form av användandet av bil värderas enligt bestämmelserna om bilförmån i 61 kap 5–11 §§. Det innebär att även enskilda näringsidkare samt fysiska personer som är delägare i handelsbolag kommer att

¹ Svenskt Kollektivtrafik Förmånsbeskattning av förmånsbilar och kollektivtrafikkort s. 24, <http://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/formansbeskattning-av-formansbil-och-kollektivtrafikkort-wsp.pdf>

NSD

NÄRINGS- LIVETS SKATTE- DELEGATION

beröras av de föreslagna förändringarna i beräkningen av värdet av bilförmånen. Detta omnämns inte i promemorian. Även i denna del föreligger brister i promemorian.

Med hänsyn till dessa grupper, arbetstagare och egenföretagare (enskilda näringsidkare såväl som delägare i handelsbolag) som använder bilen som arbetsredskap finns anledning, vid en drastisk ökning av förmånsvärden, att även se över andra inkomstskatterättsliga regler vid användande av bil i verksamheten. Vid en höjning av värdet för bilförmån/uttag av bil är det rimligt att även pröva storleken på den skattefria ersättningen respektive avdragsrätten när bilen används vid tjänsteresor respektive i näringsverksamheten. I annat fall riskerar man att inte få en neutral och likformig beskattning av en arbetsinkomst. Idag utgår ersättning med 18,50 kr per mil vid användandet av egen bil i tjänsten och vid användande av förmånsbil 9,50 kr per mil, (6,50 om bilen drivs med dieselolja). Detta är samma belopp som gäller vid resor till och från arbetet som dock i grunden utgör en privat levnadskostnad. Enligt NSD finns det anledning att se över nivåerna när bilen används vid tjänsteresor respektive i näringsverksamheten för att få en bättre spegla de verkliga kostnaderna. Först då kan man hävda att en likformig och neutral beskattning erhålls. Som förslaget nu utformats framstår syftet snarare vara att uppnå en ökning av skatteintäkterna.

Det remitterade förslaget innebär en kraft ökning av förmånsvärdena och det kan inte, vilket även uttrycks i promemorian, uteslutas att förslaget leder till beteendeanpassningar genom att en förmånstagare väljer en förmånsbil av lägre värde eller helt avstår förmånsbil. Beteendeanpassningar av det senare slaget talar än mer för att det är rimligt att se över de beloppsmässiga begränsningar som finns gällande tjänsteresor/resor i näringsverksamheten.

Att promemorian inte belyst ovanstående frågor är en brist och bör enligt NSD belysas innan ett lagstiftningsärende kan bli aktuellt. Utöver detta anser NSD att det finns sådana ytterligare brister, som berörs nedan, i promemorian att denna inte kan läggas till grund för lagstiftning.

Som redogörs för i promemorian bestäms förmånsvärdet på ett schabloniserat sätt där utgångspunkten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägda bil. Schablonen bygger på en uppskattad genomsnittlig privat körsträcka om 1 600 mil per år.

I promemorian föreslås förändringar i det ränterelaterade beloppet respektive det prisrelaterade beloppet, vilka båda enligt promemorian ger ett för lågt förmånsvärde i förhållande till motsvarande kostnader för att äga en privat bil. Det som däremot överhuvudtaget inte analyseras är om den uppskattade genomsnittliga privata körsträckan om 1 600 mil per år är en rimlig nivå. Som anges i promemorian har nuvarande schablon för värdering av bilförmån varit i stor sett oförändrad sedan den infördes 1997 varför det kan finnas skäl att även se över om den uppskattade privat körsträckan motsvarar hur den genomsnittliga privatägda bilen nyttjas. Av uppgifter från Trafikanalys² kan utläsas att den genomsnittliga körsträckan för en personbil under 2019 var 1 171 mil och under 2018 1 200 mil. Den genomsnittliga körsträckan är beräknad utifrån samtliga personbilar i den svenska fordonsparken och visar på en nedåtgående trend. Statistik från Trafikanalys indikerar att även om man endast tittat på privatägda personbilar som är maximalt tre år gamla understiger den genomsnittliga körsträckan 1 600 mil per år. Vid förändringar av värderingsreglerna bör enligt NSD hänsyn inte bara tas till faktorer som talar för en uppräknig av värdet utan även faktorer som talar för en reducering av förmånsvärdet.

² https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2020/korstrackor_2019.pdf,
https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2019/korstrackor_2018_blad.pdf

NSD

NÄRINGS- LIVETS SKATTE- DELEGATION

Att justera det ränterelaterade beloppet innebärande att man vid beräkningen även har en komponent för lånefinansiering vilket är inte orimligt. NSD anser dock att nivån på kalibreringen kan diskuteras även om det avser mer marginella justeringar. Av objektiva kriterier framgår att ca 35 procent av personbilarna som är högst tre år gamla och ägs av privatpersoner har uppgifter om äganderättsförbehåll i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Vidare konstateras att lånefinansiering genom billån kräver en kontantinsats på 20 procent av köpeskillingen. Utifrån detta görs i promemorian bedömningen att vid justering av det ränterelaterade beloppet ska utgångspunkten vara att 40 procent av de privata bilägarna finansierar sitt bilköp via en lånebaserad finansiering där 80 procent av köpeskillingen lånas och 20 procent erläggs som en kontantinsats. Någon analys huruvida fördelningen 80 procent lån och 20 procent kontantinsats är den normala finns inte i promemorian. Det faktum att det torde ske amortering av billånen på något sätt tas inte heller upp som en parameter. Detta pekar på enligt NSD att det finns komponenter i kalibreringen av nivån på det ränterelaterade beloppet som inte till fullo analyserats.

Vid analysen av det prisrelaterade beloppet i förmånsvärdet, dvs det belopp som framförallt ska spegla värdeminskningen, har man utgått ifrån uppgifter från en studie som Skatteverket gjort 2018, (studien finns ej publicerad i elektroniskt format), en artikel som publicerats i Teknikens Värld i februari 2019, (den hänvisade länken i promemorian fungerar ej) samt till en undersökning som publicerats av Vi Bilägare i mars 2020, (den hänvisad länken i promemorian leder till en betalsida). NSD finner ingen anledning att ifrågasätta de uppgifter som promemorian redogör för från nämnda källor. Dock hade det med hänsyn till vikten av en öppen och transparent beredningsprocess varit lämpligt att samtliga undersökningar bifogats den remitterade promemorian. Nu framgår inte hur uppgifterna tagits fram och under vilka premisser. Vanligt torde dock vara att när exempelvis bilpublikationer låter göra sammanställningar av värdeminskningar är utgångspunkten att man vid framtagande av uppgifterna utgår från en körsträcka om 6 000 mil under en treårsperiod, dvs 2 000 mil per år, medan förmånsvärdet ska spegla en värdeminskning med en körsträcka på 1 600 mil per år. Körsträckans eventuella påverkan på värdeminskningen bör i sådant fall analyseras och avspglas i utformningen av förslaget till förändring.

I promemorian återges att i undersökningen från Teknikens Värld uppgick den genomsnittliga värdeminskning till 45,9 %, där den lägsta värdeminskningen uppgick till 31,3 procent och den högsta uppgick till 60,9 %. Med hänsyn till att beräkningen av förmånsvärdet bygger på en schablonmässig beräkning kan inte en helt korrekt beskattning ske i varje enskilt fall. Vissa antagande om exempelvis värdeminskningens storlek måste göras men det kan ändå konstateras att uppgifterna från Tekniken Värld visa på en betydande skillnad i värdeminskning mellan olika bilmodeller, (31,3 procent kontra 60,9 %). NSD saknar en tydligare analys om det inte finns anledning att se över nivå om 13 % eller på samma sätt som idag har flera nivåer för att på detta sätt erhålla en mer korrekt beskattning. Det kan konstateras att en lägre parameter hade kunnat mildra höjningen av förmånsvärdet för bilar med lägre värde.

NÄRINGS-
LIVETS SKATTEDELEGATION



Johan Fall

Katarina Bartels