

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen,
Enheten för inkomstskatt och socialavgifter.
fi.remissvar@regeringskansliet.se.

Er referens Fi2021/03348
Diarienummer Utr 2021/95
Datum 2021-12-20

Yttrande över promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Trafikanalys har anmodats att lämna synpunkter på Finansdepartementets förslag till ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar.

Sammanfattning

Trafikanalys ser positivt på förslaget att förenkla reglerna och anser att ett fast schablonbaserat belopp för nedsättningen av förmånsvärdet skulle innebära en bättre förutsägbarhet och transparens för systemet. För systemets utformning föreslår promemorian en tydligare koppling av nedsättningen av förmånsvärdet till bonus–malus-systemet, samt att styra inköpet av förmånsbilar mot mer energieffektiva bilar. I dessa delar anser dock Trafikanalys att konsekvensanalysen borde vara djupare och mer transparent samt lägga en större vikt vid att faktiskt analysera styrningen mot ökad energieffektivitet. Därmed anser vi att det behövs fördjupade analyser av förslagen om schablonbeloppet för elbilar och gasbilar, samt av hanteringen av etanolbilar eller elhybrider i systemet. Trafikanalys efterfrågar också åtgärder för att möjliggöra uppföljning av förslagets effekter.

Styrning mot ökad energieffektivitet

Promemorian uttrycker en önskan om att styra mot mer energieffektiva fordon. Som förslaget är utformat styr schablonbeloppet mot pris, och inte mot energieffektivitet, vilket inte behöver korrelera med pris. Utifrån Skatteverkets analys framgår att det är elbilar i den högre prisnivån som efterfrågas som förmånsbilar.¹ Eftersom Skatteverkets analys baseras på uppgifter från 2018 då modellutbudet var ganska begränsat, borde en analys om kopplingen mellan bilens pris- och energiförbrukning vara möjlig. Detta för att utreda om det är möjligt att finna en nedsättningsnivå av förmånsvärdet som styr mot energieffektiva elbilar.

När allt fler företag väljer elbilar som tjänstebilar blir det allt viktigare att även styra mot en ökad energieffektivitet i flottan. Därför efterfrågar Trafikanalys en djupare konsekvensanalys av huruvida de föreslagna schablonvärdena styr mot ökad energieffektivitet.

Harmonisering med bonus–malus

Promemorian föreslår vidare att de bilar med en miljöanpassad teknik som erhåller en bonus i bonus–malus-systemet ska vara aktuella för ett nedsatt förmånsvärde. Det innebär att elhybrider och etanolbilar inte längre har möjlighet att få ett sänkt förmånsvärde, vilket de har i dagens system. Detta motiveras med en önskan om att göra systemen för bonus–malus och nedsatt förmånsvärde mer samstämmiga och därmed tydliggöra vilka tekniker som anses vara ändamålsenliga. Promemorian har

¹ Hela Skatteverkets förslag och analys finns att ta del av här:
<https://www.skatteverket.se/omoss/press/pressmeddelanden/2021/2021/skatteverketforeslarforenkladbeskattningavbilforman.5.5b35a6251761e691420a8d9.html>

förvisso rätt i att etanolbilar inte erhåller någon bonus i bonus–malus-systemet, men etanolbilar har likväl en särställning i systemet i och med att de inte heller har någon förhöjd fordonsskatt i form av malus. Analysen som presenteras i promemorian bygger på uppgifter från 2018 och 2020. Under dessa år var försäljningen av etanolbilar i Sverige synnerligen låg till följd av ett lågt utbud av tillgängliga modeller, men under 2021 har modellutbudet i nyregistreringen av etanolbilar ökat markant.² Utifrån det tilltagande intresset för etanolbilar samt det faktum att etanolbilen faktiskt har en särställning i bonus–malus-systemet, förordar Trafikanalys att etanolbilens möjligheter att ingå i nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar utreds ytterligare. Att inkludera etanolbilar i det föreslagna systemet för sänkt förmånsbeskattning skulle enligt Trafikanalys innebära en harmonisering med dagens bonus–malus-system. Ett alternativ för att uppnå harmonisering vore naturligtvis att ge malus-behandling av etanolbilar även i bonus-malus systemet, om man gör bedömningen att klimatnyttan är liten.

Att inte inkludera elhybrider i systemet för sänkt förmånsvärde ligger i linje med en harmonisering till bonus–malus-systemet. Elhybridstekniken syftar dock till att uppnå minskade utsläpp genom ökad energieffektivitet. I en fördjupad analys med inriktning på att styra mot ökad energieffektivitet borde därför elhybrider också inkluderas.

Promemorian föreslår vidare att personbilar som kan drivas med fordonsgas får ett sänkt förmånsvärde som överstiger dagens genomsnittliga nedsättning. Nedsättningen motiveras med en önskan om att premiera en miljöteknik som ger låga utsläpp av fossil koldioxid. Även här efterfrågar Trafikanalys en mer djupgående analys av gasbilarnas faktiska utsläpp av fossil koldioxid.

Möjlighet till uppföljning

Tjänstebilarna utgör en betydande andel av de personbilar som nyregistreras årligen, och senare kommer ut på andrahandsmarknaden. Detta gör det viktigt att styra dessa bilköp mot fordon med låga utsläpp av fossil koldioxid och hög energieffektivitet. Det är därmed av betydande vikt att ha möjligheten att analysera och utvärdera vilka fordon som väljs som förmånsbilar. I och med att arbetsgivardeklarationen på individnivå inte längre innehåller uppgifter om bilförmånskod har förutsättningarna för att utvärdera styrningen av bilförmånsflottan blivit kraftigt försämrade efter 2019. Redan Skatteverkets analys är hämmad av denna förändring då de har varit tvungna att basera analysen på uppgifter från 2018. Analysen bygger således på uppgifter som redan är något utdaterade. Det kommer inte heller vara möjligt att i framtiden utvärdera effekten av de föreslagna förändringarna av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar med samma metod som låg till grund för utformningen av systemet. Trafikanalys önskar därav se att frågan om att återigen samla in bilförmånskod behandlas.

Avslutningsvis noterar Trafikanalys att de styrande komponenterna i bonus–malus-systemet och i förmånsbeskattningen är en komplicerad materia som riskerar att vara svår för konsumenten att ta till sig och förstå. Ytterligare tydlighet, inte minst i kommunikationen, kring de systemen som syftar till att styra mot en energieffektiv och fossilfri fordonsflotta är eftersträvänt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Mikael Levin. Avdelningschef Per-Åke Vikman har deltagit i beredningen.

Mattias Viklund
Generaldirektör

² Fram till och med oktober 2021 har det nyregistrerats 1 000 etanolbilar, att jämföra med endast 70 under hela 2020. För aktuell månadsstatistik se: <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>