

Magnus Nilsson

Produktion

160405

Till
Finansdepartementet

Ert dnr Fi2016/00491/S1

Synpunkter på promemorian ”Förlängning av den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar”

Regeringen bör göra en grundlig förändring av reglerna för beskattning av förmånsbil. Även om systemet innehåller detaljer som ytligt sett kan uppfattas främja en minskad miljöbelastning, motverkar nuvarande regelverk i allt väsentligt miljömålen. Systemet har därtill negativa effekter både från fördelnings- och regionalpolitisk synpunkt. Även om man bortser från nedsättningen för gas- och elbilar, är nuvarande regler för beskattning av förmånsbil orimligt fördelaktiga för förmånstagarna. Bortfallet av skatteinkomster betalas av alla som inte är förmånstagare.

Den s.k. tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet med 60 procent för bilar *”som är utrustade med teknik för drift med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla eller med annan gas än gasol”*, som berörs i den remitterade promemorian, bör upphöra. Miljönyttan med nedsättningen är mycket oklar, de fördelnings- och regionalpolitiska effekterna oönskade och den teknikdrivande effekten sannolikt obefintlig.

Om nedsättningen behålls bör maxnedsättningen begränsas till ett lägre belopp än 10 000 kr.

Att en del av lönen betalas ut ”in natura” i form av en förmånsbil är skattemässigt fördelaktigt för både den anställde, egenföretagaren och arbetsgivaren. Nuvarande ränteläge gör systemet extremt fördelaktigt och påverkar bilförsäljningen i riktning mot större och därför mera energikrävande fordon.

Huvuddelen av dem som drar ekonomisk fördel utgörs av höginkomsttagare, vilket snedvrider skatteuttaget med oönskade regressiva effekter i en tid som ropar efter minskad ekonomiska klyftor.

Storstadsbor är avsevärt överrepresenterade bland förmånstagarna vilket leder till oönskade regionalpolitiska effekter. Denna snedvridning förstärks ytterligare av att gällande schablonregler inte beaktar att förmån av fri parkering och betald trängselskatt är mera värd i storstadsområdena än på landsorten.¹

Det val av fordon nybilsköparen gör bestämmer utbudet av begagnade bilar. Att en så stor andel av nybilarna säljs som (oftast relativt tunga och relativt energikrävande) förmånsbilar innebär att begagnatkunderna (bland vilka glesbygdsbor och låginkomsttagare är överrepresenterade), är

¹ Se t.ex. intervju med tjänstebilskonsulten Ronny Svensson i SvD 160405.

hänvisade till att välja mellan fordon med högre driftskostnader än vad fallet hade varit utan förmånsbilsbeskattningens snedvridande effekter.

Den extra nedsättningen för laddhybrider innebär att fler glesbygdsbilar än annars om några år kommer att köra runt i stora, tunga Mitsubishi Outlander-bilar som till väldigt låga kostnader kommer att drivas fram med el så länge de nyttjas av de ursprungliga bilförmånstagarna, men som kommer att sluka mycket diesel till höga kostnader när de tas över av glesbygdsbilar med betydligt längre genomsnittliga körsträckor då batterikapaciteten inte räcker till (eller rentav automatiskt blockeras vid låga lufttemperaturer).

Med ett regelverk som istället ger förmånstagarna incitament att efterfråga mindre bilmodeller med lägre specifik energianvändning än genomsnittet, skulle reglerna för förmånsbilsbeskattningen bidra till att minska låginkomsttagares och glesbygdsbils känslighet för högre drivmedelspriser, vilket i sin tur skulle förbättra de opinionsmässiga möjligheterna att driva en effektiv klimatpolitik, bl.a. genom att begränsa de fördelnings- och regionalpolitiska effekterna av dyrare drivmedel. Förmånsbilsbeskattningens utformning saboterar klimatpolitiken.

Avsikten med de särskilt förmånliga reglerna för bilar som kan drivas med el eller gas är att stimulera övergången till bilar med lägre miljöpåverkan. Nedsättningen sägs påskynda utveckling och marknadsetablering av nya bilmodeller och drivmedelstyper med sammantaget lägre miljöpåverkan.

Detta resonemang bortser dock från de EU-gemensamma reglerna för energi- och utsläppsprestanda för nya bilar som redan innehåller mycket starka, tvingande krav på biltillverkarna att öka andelen bilar med särskilt låga specifika utsläpp (<50 g CO₂/km), dvs. exakt de fordonstyper nedsättningsreglerna sägs vara avsedda att gynna. Att de svenska skattebetalarna, bl.a. i form av nedsatta förmånsvärden, lämnar särskilda skatterabatter till dem som köper el- eller laddhybridbilar, ökar sannolikt registreringen av sådana bilmodeller i vårt land, men innebär samtidigt att biltillverkarna omotiverat ges ekonomiskt stöd för att uppfylla ett redan tvingande europeiskt regelverk. Systemet innebär möjligen att Sverige kan redovisa lägre utsläpp relativt EUs ansvarsfördelningsbeslut, men på EU-nivå har detta bidrag till välbeställda storstadsbils bilinnehav sannolikt minimala effekter. De bilmodeller som gynnas kan innehålla vissa tekniska finesser som med lite god vilja kan kallas nyskapande, men denna positiva effekt neutraliseras av att de modeller som i praktiken gynnas är stora, tunga och energikrävande.

Magnus Nilsson, miljökonsult
Magnus Nilsson Produktion