

Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

E-post: [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se),

2021-01-26

## Remissyttrande

Er ref: Fi2020/04374

### Promemorian Justerad beräkning av bilförmån

Finansbolagens förening representerar finansiella företag som finansierar en väsentlig andel av den svenska fordonsflottan. Utöver ett självklart intresse i de ekonomiska effekterna av rubricerat förslag har föreningens medlemsföretag och deras kunder ett starkt engagemang för omställningen till en grönare fordonsflotta - något som direkt berörs av förslaget. Mot den bakgrunden yttrar sig föreningen om förslaget även om den inte direkt bjudits in som remissinstans.

Mot bakgrund av både den pågående corona-pandemin och behovet av omställning till en grönare fordonsflotta är tidpunkten för en så stor uppräknings av bilförmånsvärdena som föreslås inte lämplig, varken för privatpersoner eller svenska företag. Vi uppmanar istället regeringen att ta ett samlat grepp kring fordonsbeskattningen med hänsyn till behovet av en grön omställning, effektivare resursutnyttjande genom bättre förutsättningar för en sund delningsekonomi inte bara mellan företag och deras anställda. I en sådan kalkyl bör hänsyn även tas till andra alternativ än enbart förmånsbil respektive privatägd bil. Privatleasing som upplåtelseform står exempelvis för ca 50 procent av privatmarknaden.

Det är i grunden rimligt med neutral beskattning samtidigt är det svårt att på förhand göra helt rättvisande beräkningar varför viss försiktighet måste tillämpas. Beräkningen av bilförmån baseras bland annat på värdeminskning och upplåningskostnad vilka är svåra att avgöra på förhand, och kan variera över tid. Beräkningen tar inte heller hänsyn för möjligheten för privatpersoner att leasa bilar, med ett annat kostnadsutfall som efter föreslagen justering många gånger kan bli ett mer lönsamt alternativ till en förmånsbil enligt de förslag som presenterats i promemorian. Mot bakgrund av att ungefär hälften av privatbilsmarknaden utgörs av leasing är det en faktor som det inte går att bortse ifrån. Med den föreslagna höjningen riskerar kostnaden för en bilförmån de facto att bli högre än vad som är neutralt, med stora konsekvenser för den enskilde, för svenska företag och för

klimatombst llning av fordonsflottan. En justering mitt under ett beskattningsår och mitt under en pågående ekonomisk kris till följd av corona-pandemin  r en illa vald tidpunkt.

Riksdagen har de senaste åren genomfört en rad skattek jningar som drabbar fordonsägare och anställda med t janstebil och deras arbetsgivare. Höjda drivmedelsskatter, höjda fordonsskatter och avskaffad av lättnad för klimatt janstebilar har redan medfört höjda kostnader. Med en höjning av bilförmån på 25 procent adderad innebär det en tuff smäll f r många företagare, inte minst hantverkare och andra i behov av tyngre fordon som oftare har högre utsläpp. Förmånsbilar  r inte alltid primärt en ren löneförmån. En stor andel förmånsbilar  r också t janstebilar som behövs för t jansteut vning, och som därmed även utgör ett arbetsredskap och inte, som en privatägd bil alltid till 100 procent står till brukarens privata förfogande. Att då jämställa kostnaden för en sådan förmånsbil med en privat gdbil kan inte vara rimligt.

Regeringen har föreslagit en rad ytterligare åtgärder som medför höjda fordonskostnader under året. Bland annat ska bonus-malus-systemet skärpas ytterligare. De olika förslagen ska självfallet granskas vart och ett för sig, men behöver även ses som delar i en helhet. Inte minst i detta fall då den sammantagna effekten riskerar att motverka syftet att uppmuntra en grönare fordonsflotta med lägre utsläpp som regeringen säger sig vilja uppnå.

Enligt bland annat BIL Sweden finns det skäl att tro att förslagen samlat kommer få en stor effekt på nybilsförsäljningen och omställningen till en klimativ nligare fordonsflotta. Man beräknar en nedgång på cirka 10 procent kontra om de föreslagna förändringarna hade uteblivit, och att omställningen av fordonsflottan till mer klimativ nliga bilar bromsas kraftigt.

Leasingbilar svarar för en stor del av de registrerade personbilarna. Totalt har 179 147 personbilar satts i trafik fram till september månad (senare siffror finns). Sammantaget svarar leasing f r 67 % av registrerade personbilar i trafik 2020.

- Av dessa utg r klimatbonusbilar (utsläpp blandad körning <71 gram Co2/km), 47 420 - 26,5% av det totala antalet registrerade personbilar.

- Leasing av klimatbonusbilar utg r följande andel:

oF�retagsleasing	25 557 personbilar – 53,9% av totala antalet klimatbonusbilar
oPrivatleasing	6 192 personbilar – 13,1% av totala antalet klimatbonusbilar

Drivande bakom den utvecklingen är ett starkt miljöengagemang hos svenska företag som vill driva på omställningen i en snabbare takt än vad privatpersoner i allmänhet har ekonomiska förutsättningar eller incitament att göra. Alltför ofta bortses i debatten från att företagens kapital och investeringsvilja driver på omställningen till ny miljövänligare och ofta initialt mycket dyr teknik i en snabbare takt än vad privatpersoner har ekonomiska möjlighet till.

Kraftigt höjda förmånsvärden kan riskera att pressa arbetstagare att istället f r en bilförmån k pa bil privat. Det är inte otänkbart att höjda fordonsskatter kommer motivera samma bilköpare att köpa en äldre, mindre miljövänlig bil än den som arbetsgivaren hade valt som t janstebil till den anställde. Resultatet blir högre utsläpp och en långsammare omställning av fordonsflottan. Det är effekter som pekar i rakt motsatt riktning mot vad som avsetts med förslaget.

Finansbolagen anser att det borde tas ett helhetsgrepp kring fordonskatterna inklusive reseavdrag som tar hänsyn till behovet av miljövänligare bilar, inte minst för pendling till och från arbete utanför storstäderna.

Föreningen avstyrker av ovanstående skäl förslaget om justerad beräkning av bilförmån.

Stockholm som ovan,

FINANSBOLAGENS FÖRENING

  
Lars Zacharoff

  
Per Holmgren