

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Fi2022/01470

Tjänstebilsfakta/Ynnor AB har getts möjlighet att till Finansdepartementet inkomma med synpunkter Fi2022/01470

Ynnor AB är specialister på att hjälpa företag och organisationer med frågeställningar kring de fordon som de behöver i sin verksamhet. Vi arbetar med allt från förslag på finansiering av vagnparken, modeller för att beräkna kostnaderna över längre tidsperioder (TCO) till hur företagen ska hantera det egna ansvarstagandet och miljöarbetet samt de olika kraven som finns inom skatte- och miljölagstiftningen.

Ynnor Tjänstebilsfakta ser gärna att teknikneutrala och långsiktiga styrmedel prioriteras för att säkerställa företagets behov av anpassning till fossilfri fordonsflotta. Då kan företagen kan utifrån livscykelkostnader för bilinnehav prioritera utan ryckighet i lagstiftning.

Vi har samlat våra synpunkter på de förslag som förs fram Fi2022/01470

Sammanfattning av Ynnor synpunkter

Inget att erinra om arbetsresor

Vi instämmer med remissen av seende reor till och ifrån arbete

Förslag till ändring av milersättningsmodell egenbil i tjänst

Förslag till ändring av beloppsnivåer för alla drivmedel utom el

Förslag till ändring i proposition om beloppsnivå för el som drivmedel

Förslag till ändring av princip till översyn av ersättnings nivåer.

Ändringen av milersättning

Bakgrund

De anställda i företag och organisationer som använder bilen i sitt arbete har blivit hårt drabbade av de politiskt beslutade förändringarna i drivmedelsbeskattningen, kvotiblandning, vägtrafikskatt och förändrade bilförmånsregler. Det rör sig om ca 200.000 anställda som kör mer än 600 mil i tjänsten, av dessa är det ca 70.000 anställda som ställer sin egen bil till arbetsgivarens förfogande. De erhåller 18.50 kr per mil som en lagstiftad schablonersättning, ibland med ett högre belopp vars överskjutande del över schablonen är skattepliktig. Schablonen på 18.50 kr per tjänstemil skall täcka drivmedel samt löpande förslitningskostnader och värdeminskning.

Det har skett flera höjningar av drivmedelsbeskattning de senaste åren, nu senast i raden är höjningen av kvoten biobränsle i bensin och diesel vilket ledde till att tex dieselpriset nu är över 21 kr per liter.

I de nordiskaländerna skiljer sig synen på vad som skall ersättas markant. De nordiska länderna delar på samtliga bilkostnader medan den svenska modellen endast har synsättet där marginalkostanden per mil ersätts. Vilket inte kan vara rimligt för förare som tillhandahåller bilen som ett arbetsredskap för ett stort antal mil i tjänsten och där tillgång till egen bil till och med kan vara ett krav. Detta har till konsekvens att många förare vill ha/tvingas köra en tjänstebil av kostnadsskäl. Detta är en stor anledning till att antalet bilförmåner har ökat.

Internationellt perspektiv - skattefria ersättningar eller avdrag med 0,6 l drivmedelsförbrukning.

Land	Skattefria milersättning	Dieselpris	Kvar att täcka Bilkostnaden	Omräknat I SEK
Sverige	18,50 SEK	21,02 SEK	5,49 SEK	5,49 SEK
Enligt förslag	25 SEK	21,02 SEK	12,36 SEK	12,36 SEK
Danmark	35,10 DKR	12,39 DKR	27,67 DKR	40,39 SEK
Finland	4,30 €	1,39 €	3,47 €	38,17 SEK
Norge	35,00 NOK	15,67 NOK	25,60 NOK	27,90 SEK

Läget är akut och tjänstemilsförare driver idag frågan mot sin arbetsgivare att höja ersättningen till en nivå över 50 kr per mil för att inte behöva betala av sina egna pengar för att köra i tjänsten. Detta innebär att alla ersättningar över 18,50 kr skall hanteras som lön och då tillkommer sociala kostnader. En ersättning på 50 kr per mil kostar företaget ca 60 kr per mil. Den anställda får då ca 34 kr per mil att täcka alla sina kostnader inklusive drivmedel. Men det som egentligen är en kostnadsersättning, kommer täckas av en lönehöjning för de som har kraft att få igenom detta hos sin arbetsgivare, de andra får bita ihop och dra in på något annat.

Tanken med en schabloniserad ersättningsnivå kom till för att underlätta för Skatteverket i kontrollen av ersättningen. Tidigare användes den s.k. Handelsresande bilagan som upplevdes som administrativt betungande. Nu upplevs ersättningsnivåerna som så låga att den enskilda föraren ej kan ställa sin bil till förfogande. Vilket är en traditionell delningsekonomi inom biläggande.

Den förslagna höjningen till 25 kr per mil är ej tillräcklig för att ge en kostnadstäckning för föraren

Förslag till förändring

Inför två nivåer på den skattefria ersättningen.

Nivå 1

Normal tjänstekörning upp till 600 mil i tjänst per år.

Vi föreslår en skattefria ersättning om 28 kr per mil.

Nivå 2

Omfattande tjänstekörning mer än 600 mil i tjänsten per år.

Denna grupp ställer sin privata bil till företagets behov, faktiskt en fungerande delningstjänst eller delningsekonomi som efterfrågas på många platser inom andra sektorer. Denna grupp arbetade med Skatteverkets Handelsresande bilaga fram till 1990 talet då den ersattes med dagens modell av schablonvärde. Vi utgår att delning av inom bil är något som riksdagen vill skall fungera, då behövs även en ersättning som speglar de kostnader som finns.

Vi föreslår en utökad ersättning med 8 kr total skattefri ersättning 36 kr per mil. Vilket är i linje men dock lägre än motsvarande länder i vårt närområde.

Konsumentverkets www.bilsvar.se räknar utifrån dessa kriterier även kallat Total Cost of Ownership (TCO) eller på svenska Livscykelkostnad och kan vara en grund till en framtida schablon för de som kör mer än 600 mil i tjänst.

Milersättning vid bilförmån

Milersättning för enligt huvudregel bilförmån

Det är ca 130.000 anställda som använder någon form av tjänstebil, dvs en bil som tillhandahålls av arbetsgivaren. Många företag och organisationer använder huvudregeln för drivmedel för att ersätta de anställda för biltjänstekörningen i tjänst. Detta innebär att den anställde betalar allt drivmedel privat och ersätts med en skattefri schablon. Ersättningsnivån för diesel är 6,50 kr per mil och 9,50 kr per mil för övriga drivmedel. Verkligheten för båda dessa grupper är att ersättningsnivåerna inte räcker och att de måste använda skattade pengar att täcka det drivmedel som används för att kunna utföra sitt arbete. Senast dessa nivåer justerades var 2007, bensinpriset var då 11,65 kr per liter och diesel kostade 10,88 kr. Det har hänt mycket på dessa 15 år men schablonavdragen för körning i tjänst består år efter år.

Det är bland annat politiska beslut som driver upp drivmedelspriset genom höjning av drivmedels- och koldioxidskatter, därtill kommer ökad kvotblandning. Alla dessa beslut är tagna utan att ta hänsyn till de som behöver köra bil i sitt arbete. Som gräddes på moset så är all politisk påverkan dessutom momspliktig vilket innebär att den anställde även betalar ökad moms på hela fördyringen.

Ersättning till Eldrift

Att sänka schablonersättning för körning på enbart el till 6,50 kr per mil ifrågasätter vi å det skarpaste. Normalförbrukning för en bil som enbart drivs på el ligger på mellan 2 och 2,5 kWh per mil enligt WLTP. Kostnaden vid laddning utanför hemmet ligger i intervallet 6,90 kr till 8,90 kr per kWh 2 kWh. Kostnaden för att köra en tjänstemil för den anställde ligger då mellan 13,80 kr och 22,25 kr per mil beroende på vilken bil du har och kanske främst vilken laddanläggning du råkar ha tillgång till när du är ute på vägarna. Detta är det belopp som förare får betala om personen ej har egen laddmöjlighet i hemmet. Dvs alla som bor i lägenhet. Med dagens elpriser i södra Sverige kommer inte ens den föreslagna nivån räcka för den som kan ladda sin tjänstebil hemma. Om beloppet 6.50 kr enligt remissens förslag kommer förare som ej bor med egen laddstation drabbas av stor förlust vid körning i tjänst och troligen välja ett fossildrivet alternativ i stället och där igenom försvåras omställningen till fossilfritt körande.

Vårt förslag

Ersättningen bör höjas till 18 kr per mil. Även om det skulle uppfattas som generöst för anställda med elbil som tjänstebil så blir det ett bra incitament för att byta till elbil, samtidigt får de anställda som inte har möjlighet till det en rimlig kostnadsersättning.

Övriga synpunkter

Förslag till löpande översyn av skattefri milersättning

Ändringen syftar till att lyfta arbetsbörda från riksdagen samt att förare skall erhålla en korrekt ersättning vilket ej har varit fallet då senaste ändringen var år 2007. Dilemmat med att ingen ändring av den skattefria ersättningsnivån ligger i att Milersättning i tjänst styrs av Inkomstlagens 12 kapitel och 5 §. Vid förändring av lag måste riksdagen fatta ett beslut som måste upp i riksdagen för beslut. Jag måste konstatera att detta måste ändras så att Skatteverket kan göra justeringar av dessa belopp, alternativt att koppla ersättningsbeloppen till ett index, förslagsvis KPI och föreslår att detta läggs till propositionen innan beslut

Malmö 22-08-17

Ronny Svensson

VD Ynnor

Ansvarigutgivare Tjänstebilsfakta