

FÖRMÅNSBESKATTNING AV FÖRMÅNSBIL OCH KOLLEKTIVTRAFIKKORT

2020-09-15



FÖRMÅNSBESKATTNING AV FÖRMÅNSBIL OCH KOLLEKTIVTRAFIKKORT

KUND

Svensk Kollektivtrafik Service AB

KONSULT

WSP Advisory

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

WSP: Felix Miranda Thyrén,
felix.miranda.thyren@wsp.com

Svensk Kollektivtrafik: Lars Sandberg,
lars.sandberg@svenskkollektivtrafik.com

UPPDRAGSNAMN
Förmånsbeskattning av
förmånsbil och kollektivtrafikkort

UPPDRAGSNUMMER
10302274

FÖRFATTARE
Karin Brundell-Frej, Felix
Miranda Thyrén, Lina Jonsson,
Ronny Svensson

FÖRORD

Klimatmålet för transportsektorn¹ kommer inte att uppnås med nuvarande politik. Inte på långa vägar. De senaste tio åren har klimatutsläppen från transportsektorn minskat med 3 procent per år i snitt. För att nå målet krävs en minskning med 8 procent varje år fram till 2030.²

Att målet inte kommer att uppnås beror inte bara på att dagens åtgärder och styrmedel är för svaga. Som Klimatpolitiska rådet konstaterat är bilägande, bilkörning och parkering dessutom i flera fall subventionerat av staten ett sätt som motverkar klimatmålen. Reglerna för förmånsbil är exempelvis utformade så att de stimulerar innehav av bil och ökat privat bilkörande. Ett annat exempel är att gratis eller subventionerad parkeringsplats vid arbetet ska förmånsbeskattas, men efterlevnaden av reglerna är dålig.³

Klimatpolitiska rådet rekommenderar därför att beskattningen av förmånsbilar ska ändras så att bilkörande och bilägande inte ska subventioneras och att efterlevnaden av förmånsbeskattningen av arbetsplatsparkering ska skärpas. Istället bör förmånsbeskattningen främja mer energieffektiva färdmedel än bil.⁴

Men samtidigt som det finns en kunskap om att förmånsbilssystemet subventionerar bilkörande och bilägande och ökar klimatutsläppen så saknas det i dag analyser av hur mycket förmånsbilarna ökar utsläppen av växthusgaser och hur de påverkar kollektivtrafikresandet.

I dag kan en arbetsgivare uppmuntra miljövänliga resor med bil, men inte resor med miljövänlig och energieffektiv kollektivtrafik. Inom ramen för förmånsbilssystemet finns en styrning mot miljövänliga bilar, i form av nedsatt förmånsvärde om den anställde väljer en miljöbil. Motsvarande styrning saknas helt om arbetsgivaren vill uppmuntra miljövänliga resor med kollektivtrafik genom att erbjuda den anställde kollektivtrafikkort som löneförmån. Då förmånsbeskattas den anställde istället fullt ut.

Genom denna rapport finns det nu beräkningar av hur mycket dagens förmånsbilssystem ökar koldioxidutsläppen, höjer antalet dödade och skadade i trafiken och driver upp kostnaderna för statskassan. Analyserna visar också att det är möjligt att minska klimatutsläppen och öka trafiksäkerheten genom att ta bort förmånsbeskattningen på kollektivtrafikkort och reformera förmånsbilssystemet.

Projektet har genomförts av Karin Brundell-Freij (uppdragsledare), Felix Miranda Thyrén (biträdande uppdragsledare), Lina Jonsson, Stehn Svalgård Jarcem, Svante Berglund och Matts Andersson, alla på WSP. Ronny Svensson (Ynnor) har bistått med statistik och expertstöd. Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik, har varit projektledare.

Svensk Kollektivtrafik, Stockholm augusti 2020.

¹ Att minska utsläppen av växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010

² (Trafikverket, 2020)

³ (Klimatpolitiska rådet, 2019)

⁴ (Klimatpolitiska rådet, 2019)

INNEHÅLL

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	1
1 INLEDNING	4
1.1 SYFTE	5
1.2 METOD	5
2 BESKATTNINGSPRINCIPER	7
2.1 SYFTET MED DAGENS FÖRMÅNSBESKATTNING	7
2.2 HUR FUNGERAR FÖRMÅNSBESKATTNING	8
3 FÖRÄNDRAD BILFÖRMÅN	13
3.1 VAD ÄR EN FÖRMÅNSBIL?	13
3.2 VARFÖR HAR VI EN SÄRSKILD REGLERING AV FÖRMÅNSBILAR?	13
3.3 FÖRMÅNSVÄRDET I FÖRHÅLLANDE TILL KOSTNADERNA FÖR BILEN	15
3.4 ANVÄNDNING AV FÖRMÅNSBIL IDAG	17
3.5 VAD SKULLE HÄNDA OM FÖRMÅNSVÄRDET HÖJDES?	19
4 BORTTAGEN FÖRMÅNSBESKATTNING AV KOLLEKTIVTRAFIKKORT	25
4.1 VAD INNEBÄR DAGENS REGLERING OCH VAD SKULLE HÄNDA OM DET SKATTEBEFRIADES	25
4.2 SAMPERSRESULTAT	26
5 EFFEKTER SAMMANTAGET	28
5.1 TRAFIKARBETE	28
5.2 KOLDIOXIDUTSLÄPP	28
5.3 TRAFIKSÄKERHET	29
5.4 HÄLSA OCH AKTIVT RESANDE	30
5.5 SKATTEBORTFALL	31
5.6 FÖRDELNINGSEFFEKTER	33
6 SLUTSATSER	36
7 REFERENSER	41
8 BILAGA – SAMPERSMODELLERING	45
8.1 BORTTAGEN FÖRMÅNSBESKATTNING AV KOLLEKTIVTRAFIKKORT	45

SAMMANFATTNING

Grundprincipen vid beskattning av förmåner är att förmånerna ska beskattas som kontant lön. Med andra ord ska anställda och arbetsgivare betala skatt och arbetsgivaravgift som om den anställda fått motsvarande förmånens värde i lön. Samtidigt finns i dag betydande avsteg från denna princip när det gäller vissa förmåner i transportsektorn. Detta leder till ett ökat transportarbete med bil med negativa samhällseffekter så som ökade utsläpp och minskad trafiksäkerhet som följd.

I denna rapport har WSP, på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik, analyserat:

- 1. Att reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrningen mot mer miljöanpassade bilar, speglar principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.**
- 2. Att förmånsskatten på kollektivtrafikkort som löneförmån tas bort.**

Analysen visar att de två åtgärderna skulle minska resandet med bil och öka resandet med kollektivtrafik och öka trafiksäkerheten. Till detta kommer även positiva hälsoeffekter till följd av minskade utsläpp av hälsofarliga luftföroreningar samt ökat resande med gång och cykel i anslutning till resor med kollektivtrafiken.

Dagens förmånsbilssystem leder till fler bilar, mer utsläpp och minskad trafiksäkerhet

Förmånsbilssystem leder till fler bilar, mer utsläpp och minskad trafiksäkerhet. Problem beror dels på ett för lågt satt förmånsvärde, vilket får till följd att det är skattemässigt gynnsamt för personer att ha förmånsbil även om de inte behöver denna i tjänsten, dels på att förmånsvärdet, och därmed beskattningen, enbart är en fast kostnad, vilket medför att förmånsbilister får en lägre rörlig körkostnad än andra bilister. Systemet medför därför att det finns fler bilar i transportsystemet, att förmånsbilister väljer större och ofta mindre miljövänliga bilar samt att förmånsbilister kör mer än de annars skulle ha gjort.

Totalt visar de beräkningar som gjorts i denna rapport att dagens förmånsbilssystem, jämfört med ett system som speglar principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön, leder till drygt 140 miljoner fler fordonskilometer med bil och en ökning av koldioxidutsläppen med drygt 18 000 ton. Dessutom medför systemet också drygt 1 300 fler bilar i transportsystemet.

Sättet som förmånsvärdet beräknas medför dessutom att personer med hög inkomst, och därmed hög marginalskatt, subventioneras mer än personer med lägre inkomster. Beräkningar som gjorts i denna och tidigare rapporter visar att skattebortfallet till följd av dagens system är 1,5–2 miljarder kronor per år. Statistik visar vidare att dagens system i högre grad används av män, höginkomsttagare och personer bosatta i och kring storstäderna. Detta medför att den subvention som dagens förmånsbilsbeskattning innebär i form av lägre skatt gynnar män i högre utsträckning än kvinnor och höginkomsttagare i högre utsträckning än personer med lägre inkomster.

Likvärdig styrning för samtliga miljövänliga resor

Den andra åtgärden som studerats i denna rapport, avskaffad förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort, har analyserats eftersom det inom ramen för förmånsbilssystemet finns en styrning mot miljövänliga bilar, i form av ett nedsatt förmånsvärde om den anställde väljer en mer miljövänlig bil. Motsvarande styrning saknas för den som väljer andra miljövänliga sätt att resa till arbetet, så som kollektivtrafik. En arbetsgivare kan med andra ord uppmuntra miljövänliga resor med bil, men inte med kollektivtrafik.

Effekten av avskaffad beskattning av kollektivtrafikkort medför att kostnaden för kollektivtrafikkort för arbetstagare sjunker med cirka 50–65 procent, beroende på inkomst. Effekterna av detta har analyserats med trafikmodellen Sampers. Resultaten visar att åtgärden skulle medföra att resandet med kollektivtrafik skulle öka med drygt 934 000 personkilometer per år, eller 5,5 procent. Bilresandet skulle samtidigt minska med 187 000 personkilometer, eller 0,4 procent. Detta skulle i sin tur innebära en minskning av utsläppen med drygt 28 000 ton koldioxid, eller 0,6 procent. Vidare skulle det minskade trafikarbetet med bil leda till en årlig minskning av trafikolyckor med 0,5 döda, drygt 12 allvarligt skadade och 66 lindrigt skadade per år.

Kostnaden för åtgärden (det totala skattebortfallet) bedöms bli cirka 920 miljoner kronor per år, att jämföra med cirka 872 miljoner kronor i positiv samhällsnytta till följd av minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet. Till detta kommer flera andra positiva nyttoeffekter, som ökat aktivt resande med gång och cykel i anslutning till kollektivtrafiken samt minskad trängsel och bättre framkomlighet.

Åtgärden gynnar sannolikt i högre grad de som idag reser med kollektivtrafiken i hög utsträckning, exempelvis kvinnor, låginkomsttagare och personer bosatta i städer. Eftersom skattesubventionen, på samma sätt som med ett för lågt satt förmånsvärde för bilförmån, är högre ju högre marginalskatt individen skulle ha betalat så är förslaget mer gynnsamt ju högre inkomst som personen har.

Bör styrning ske inom ramen för förmånsbeskattningssystemet?

Sammantaget går det utifrån resultaten i denna rapport konstatera att det finns betydande samhällsvinster till följd av justeringar i dagens förmånsbeskattningssystem. Vad gäller fullständig beskattning av förmånsbil handlar det i huvudsak om åtgärder som medför att dessa förmåner beskattas så som det ursprungligen var tänkt, det vill säga utifrån deras marknadsvärde. Dessutom gynnar de nuvarande subventionerna i högre grad höginkomsttagare än låg- och medelinkomsttagare, vilket gör dem svårmotiverade ur ett fördelningspolitiskt perspektiv. Beräkningar pekar på

att samhällets skatteintäkter skulle öka med 1,5 - 2 miljarder kronor per år om förmånsbilar skulle förmånsbeskattas fullt ut.

Ett borttagande av förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort skulle innebära att kollektivtrafikkort subventioneras genom förmånsbeskattningen. Detta kan jämföras med den styrning som idag finns att genom skattenedsättning gynna vissa miljöbilar inom ramen för förmånsbilssystemet. En sådan subvention är inte helt orimlig, utifrån de positiva effekter som en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik bidrar med. Till följd av att åtgärden sker inom ramen för förmånsbeskattningssystemet skulle slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort, i likhet med förmånsbil dock bara gynna de som har ett arbete och dessutom vara mer gynnsamt för hög- än låginkomsttagare.

1 INLEDNING

Beskattningen av transporter påverkar både den totala mängden transporter i samhället och deras fördelning mellan olika färdmedel. Detta får i sin tur följd effekter på bland annat klimatutsläpp, trängsel och trafiksäkerhet.

Förmåner är ersättning för arbete som anställda erhåller från arbetsgivaren istället för kontant lön. Grundprincipen vad gäller beskattning av förmåner, eller förmånsbeskattning, är att förmåner ska beskattas som motsvarande kontant lön. Med andra ord ska en anställd (och en arbetsgivare) betala skatt och arbetsgivaravgift som om den anställda fått motsvarande förmånens värde i lön. I vissa fall sker undantag från denna grundprincip. Alla avsteg från grundprincipen om att förmåner skall beskattas till sitt fulla värde kommer att påverka vilka varor som köps och vilka tjänster som efterfrågas.

Avsteg från grundprincipen kan till exempel bero på att regeringen och riksdagen medvetet velat stimulera viss typ av konsumtion genom att göra den skattemässigt förmånlig för arbetstagare och arbetsgivare. I andra fall kan det handla om oavsiktliga konsekvenser av att reglerna i skattesystemet är förenklade. För att begränsa den administrativa bördan för arbetstagare, arbetsgivare och kontrollmyndigheter finns förenklande regler och beräkningssätt så att värdet av olika förmåner kan beräknas schablonmässigt. Ibland innebär dessa regler att förmånens faktiska värde underskattas systematiskt. Det kan också vara svårt att beräkna ett rättvisande värde om arbetsgivaren genom sin verksamhet kan skaffa förmånen mycket billigare, än vad det skulle kostat arbetstagaren att skaffa den själv.

Flera tidigare studier tyder på att dagens system för förmånsbeskattning gynnar bilägande och bilåkande, med negativa klimateffekter som följd. Detta är en följd av att reglerna för förmånsbilar idag är utformade på ett sätt som stimulerar ett ökat bilinnehav och bilkörande för privat bruk.^{5 6} Samtidigt finns det inom ramen för förmånsbilssystemet en medveten styrning mot mer miljövänliga förmånsbilar, genom att miljöbilar har ett nedsatt förmånsvärde jämfört med motsvarande konventionella bilar. Motsvarande styrning saknas dock för de som reser klimatvänligt till arbetet på andra sätt, exempelvis med kollektivtrafik, och därigenom bidrar till att minska klimatutsläppen. Arbetsgivare uppmuntras därmed att premiera lägre utsläpp inom förmånsbilssystemet, men inte genom att uppmuntra sina anställda att resa kollektivt.

⁵ (Klimatpolitiska rådet, 2019)

⁶ (ESO, 2019)

1.1 SYFTE

Syftet med analysen är att skapa ny kunskap och fakta om hur olika åtgärder för att reformera förmånsbeskattningen av förmånsbil samt kollektivtrafikkort påverkar färdmedelsval och resande och hur detta i sin tur påverkar klimatutsläpp, trafiksäkerhet med mera. Följande två åtgärder analyseras:

- 1. Att reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrningen mot mer miljöanpassade bilar, speglar principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.**
- 2. Att förmånsskatten på kollektivtrafikkort⁷ som löneförmån tas bort.**

Figur 1: Åtgärd 1–3

1.2 METOD

Analyserna av de effekter som kan förväntas baseras på tre olika typer av metoder och datamaterial:

- Förenklade exempelberäkningar baserade på nationell statistik
- Enkät svar från Kollektivtrafikbarometern (2020)⁸
- Beräkningar i den nationella transportmodellen Sampers
- Litteraturstudie

Nationell statistik och elasticitetsberäkningar baserade på dessa uppgifter används för att uppskatta effekterna av att höja förmånsvärdet av att arbetsgivaren tillhandahåller bil, till nivåer som inte innebär skattesubvention (åtgärd 1 i figuren ovan). Den statistik om förmånsbilar och förmånsbilister som presenteras har hämtats från Statistiska Centralbyrån (SCB).

Allmänhetens svar på särskilt anpassade frågor i enkätundersökningen Kollektivtrafikbarometern för år 2020 har använts för att komplettera bilden av hur man kan förvänta sig att kollektivtrafikkort som löneförmån skulle användas. Svar från Kollektivtrafikbarometern har inhämtats med hjälp av Svensk Kollektivtrafik.

Beräkningar i delar av den nationella transportmodellen Sampers har använts för att uppskatta effekterna av att förmånsbeskattning av att möjlighet till kollektivtrafikkort som skattebefriad förmån införs (åtgärd 2 ovan).

En litteraturstudie inriktad mot relevant forskning, tidigare utredningar och den befintliga lagstiftningens förarbeten har använts för att redogöra för bakgrund till förmånsbeskattningssystemet samt som komplement till antaganden och analys.

⁷ I rapporten används i huvudsak begreppet kollektivtrafikkort. Det avser här olika former av periodbiljetter/periodkort, exempelvis månadskort, som medger resor under en viss period och inom ett visst område.

⁸ Kollektivtrafikbarometern är en årlig branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik.

Detaljer kring hur metoderna har tillämpats och de antaganden som gjorts i varje analys presenteras i respektive kapitel samt i Bilaga – Sampersmodellering.

2 BESKATTNINGSPRINCIPER

2.1 SYFTET MED DAGENS FÖRMÅNSBESKATTNING

Förmåner är ersättning för arbete som anställda erhåller från arbetsgivaren istället för kontant lön. En förmån uppkommer i princip direkt då en arbetsgivare bekostar något som är att betrakta som en privat levnadskostnad åt en anställd. Exempel på förmåner kan vara gåvor, tillgång till fordon (exempelvis bil eller cykel) eller tillgång till semesterbostäder. Den grundläggande principen är att alla förmåner är skattepliktiga, om det inte särskilt reglerats att de är skattefria.⁹ ¹⁰ Värdet på förmåner ska med andra ord beskattas på samma sätt som lön och storleken på förmånen beräknas utifrån marknadsvärdet. Värderingen kompliceras av att en arbetsgivare genom sin verksamhet kan ha möjlighet att erbjuda förmåner till mycket lägre reella kostnader än vad det skulle kostat att skaffa dem på den öppna marknaden. Om beräkning av marknadsvärdet är komplicerad finns möjlighet till att beräkna detta med schabloner. Detta gäller exempelvis för bilförmån. Förmånsvärdet för en förmånsbil beräknas således inte utifrån det pris som betalades för bilen, utan det officiella nybilspris som fastställs av Skatteverket för den aktuella bilmodellen.¹¹ ¹²

Syftet med dagens system för förmånsbeskattning är att beskatta förmåner till deras marknadsvärde. Får en arbetstagare en förmån som är värd 1 000 kronor ska denne beskattas som att denne fått 1 000 kronor mer i lön. Detta gäller i princip för alla förmåner, inklusive de som analyseras i den här rapporten. Vissa förmåner beskattas dock med schabloner, medan andra beskattas utifrån ett faktiskt marknadsvärde. Förmånsbilar beskattas enligt schabloner som tas fram av Skatteverket. Fri parkering eller garageplats (för privatbil) ska beskattas efter det faktiska marknadsvärdet för parkeringsplatsen, med undantag för parkeringar som erbjuds inom ramen för förmånsbilssystemet.¹³ Kollektivtrafikkort beskattas utifrån det faktiska priset för ett sådant kort i respektive region.

Det finns dock ett antal undantag från principen om att förmåner ska vara skattepliktiga som motsvarande lön. Ett exempel är för bilar med goda miljöegenskaper¹⁴. Eftersom dessa i allmänhet är dyrare än andra bilar, premieras dessa med ett lägre förmånsgrundande pris (det vill säga ett lägre pris än det faktiska priset). Andra förmåner som av olika skäl är skattebefriade är vissa gåvor (exempelvis jul- och jubileumsgåvor) samt viss frisk- och personalvård.¹⁵ ¹⁶ Hur undantagen motiveras varierar. I fallet med miljöbilar görs detta utifrån en önskan om att premiera inköp av sådana.¹⁷ I andra fall, så som trivselförmåner på arbetsplatsen (exempelvis frukt och kaffe), motiveras undantaget utifrån att förmånerna inte är avsedda som direkt ersättning, utan som ett led i arbetsgivarens personalvård.¹⁸ Det finns

⁹ (Skatteverket, 2020a) (Skatteverket, 2020b).

¹⁰ (SFS, 1999:1229)

¹¹ (Skatteverket, 2020a)

¹² (Ynnor, 2013)

¹³ (Skatteverket, 2020f)

¹⁴ "Med miljöbil avses i detta sammanhang en bil som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller med andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och dieselolja. Exempel på sådana drivmedel är etanol och olika gaser." (Skatteverket, 2020j)

¹⁵ (Skatteverket, 2020c)

¹⁶ (Skatteverket, 2020d)

¹⁷ (Ynnor, 2013)

¹⁸ (SoU, 1999:94)

likheter mellan dessa undantag och andra skattelättnader som syftar till att stimulera vissa beteenden. Det finns exempelvis andra skattenedsättningar för bilar med goda miljöegenskaper.^{19 20}

Det går dock att konstatera att förmånsbeskattningssystemet inte är helt konsekvent. Förmånsbilister premieras exempelvis för att välja en mer miljövänlig bil, samtidigt finns inte samma skattenedsättning för att välja att resa på andra sätt som är mer miljövänliga, exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik. Men även utanför förmånsbeskattningssystemet finns ett stort antal subventioner, skatter och andra styrmedel kopplat till transportområdet med inkonsekvent tillämpning och motverkande styrmedel.²¹

2.2 HUR FUNGERAR FÖRMÅNSBESKATTNING

Hur förmånsbeskattningssystemet konkret påverkar lön, marginalskatt och arbetsgivaravgift är förhållandevis komplext. Nedan redogörs därför i Figur 2, genom fyra räkneexempel (nedan kallade variant 1–4) för hur skatt och arbetsgivaravgift påverkas av två faktorer:

1. Om förmånsbeskattning sker
2. Om arbetsgivaren har någon direkt kostnad för att tillhandahålla förmånen

	Förmånen beskattas enligt grundprincipen	Förmånen beskattas inte
Arbetsgivarens kostnad samma som värdet för arbetstagaren	Variant 1	Variant 2
Arbetsgivaren har ingen direkt kostnad för att erbjuda förmånen	Variant 3	Variant 4

Figur 2 Fyra varianter när en förmån skall beskattas

I samtliga exempel utgår vi från en förmån som är värd 1 000 kronor för arbetstagaren. Om arbetstagaren väljer att utnyttja förmånen kan arbetsgivaren alltså förväntas göra ett så stort löneavdrag som det krävs för att kompensera arbetsgivarens direkta kostnader och eventuella ökade arbetsgivaravgifter. För arbetsgivaren är det därmed kostnadsneutralt om den anställde väljer att ta ut förmånen eller att avstå. Marginalskatten antas i exemplen vara 32 procent.²² Arbetsgivaravgiften antas vara 31,42 procent.²³

Nedan redogörs kort för de fyra varianterna, med exempel på hur de tillämpas i olika fall i dagens lagstiftning:

¹⁹ (WSP, 2012)

²⁰ (Transportstyrelsen, 2020)

²¹ Se exempelvis Kostnadseffektiv styrning mot lägre utsläpp? (WSP, 2018a), Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken (ESO, 2019) samt Statliga åtgärder för fler miljöbilar (Riksrevisionen, 2020) för ytterligare diskussion kring detta.

²² Detta baseras på medellönen för arbetstagare i Sverige, 34 600 kronor 2018 (SCB, 2020a).

Den genomsnittliga marginalskatten för den gruppen bygger på kommunalskatten, och varierar i riket, men är cirka 32 procent (32,12 procent 2018) (SCB, 2020b).

²³ (Skatteverket, 2020e)

- **Variant 1 – förmånsbeskattning sker och arbetsgivaren har en kostnad för att tillhandahålla förmånen.**

I detta fall kostar det arbetsgivaren 1000 kronor att införskaffa förmånen och arbetstagaren förmånsbeskattas för detta. Eftersom förmånen ska beskattas på samma sätt som kontant lön är det i detta fall kostnadsmässigt neutralt för såväl arbetstagare som arbetsgivare om arbetstagaren tar förmånen och förmånsbeskattas för detta eller istället själv köper motsvarande för sin beskattade lön. Det är på detta sätt som förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort fungerar idag.

- **Variant 2 – förmånsbeskattning sker inte, men arbetsgivaren har en kostnad för att tillhandahålla förmånen.**

I detta fall kostar förmånen fortfarande arbetsgivaren 1000 kronor att införskaffa, men ingen förmånsbeskattning sker. Eftersom löneavdraget minskar både arbetsgivaravgiften och löneskatten blir kostnaden för den anställde lägre än de 1000 kronor som arbetsgivaren betalar (förmånens marknadsvärde). Friskvårdsersättningen fungerar på detta sätt i de fall där arbetsgivaren exempelvis betalar gymkort för sina anställda och där detta (direkt eller indirekt) påverkar löneutrymmet.²⁴

- **Variant 3 – förmånsbeskattning sker, men arbetsgivaren har ingen kostnad för att tillhandahålla förmånen.**

Här har arbetsgivaren ingen kostnad för att tillhandahålla förmånen men däremot blir arbetstagaren förmånsbeskattad för förmånens värde. Bilförmån kan i vissa fall fungera på detta sätt om den anställde ges möjlighet att på fritiden nyttja en bil som arbetsgivaren tillhandhåller och som arbetstagaren behöver i sitt arbete. I detta fall finns ingen (eller en mycket låg) kostnad för arbetsgivaren för att låta arbetstagaren använda en bil som arbetsgivaren ändå har. Arbetsgivaren har alltså ingen anledning att göra något löneavdrag för att tillhandahålla själva förmånen, men eftersom beskattningen av förmånen genererar arbetsgivaravgift behöver arbetsgivaren göra ett visst löneavdrag för att kompensera för detta. Att ta emot förmånen kommer alltså att vara förenat med vissa kostnader för arbetstagaren, både i form av ett löneavdrag och genom den ökade skatt som beskattningen av förmånen ger.

- **Variant 4 – förmånsbeskattning sker inte och arbetsgivaren har ingen kostnad för att tillhandahålla förmånen.**

Här finns ingen kostnad för arbetsgivaren för att låta den anställde få tillgång till förmånen och det sker heller ingen förmånsbeskattning. Detta kan vara när en anställd kan nyttja arbetsgivarens verktyg eller lokaler gratis utanför arbetstid. Det kan också ske för förmåner som egentligen bör beskattas, men där detta inte sker samtidigt som det inte kostar arbetsgivaren något att tillhandahålla förmånen. Parkering vid arbetsplatsen kan exempelvis hamna i denna kategori i de fall när arbetsgivaren inte har några extra kostnader för att upplåta mark för parkering samtidigt som möjligheten att parkera har ett värde för den anställde som denne inte beskattas för²⁵.

²⁴ (Skatteverket, 2020g)

²⁵ I verkligheten tillkommer sannolikt vissa kostnader för märkning, anläggning och städning även om arbetsgivaren har tillgänglig, outnyttjad mark. Dessutom skulle marken sannolikt kunna nyttiggöras på andra sätt i vissa fall. I dessa räkneexempel och följande beräkningar antas dock att inga direkta kostnader alls uppkommer när en arbetsgivare anordnar parkering för sina anställda.

I Tabell 1 nedan redogörs för hur respektive variant påverkar arbetstagare och arbetsgivare utifrån en förmån som är värd 1 000 kronor.

Tabell 1: Exempelberäkningar förmånsbeskattning

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Exempel	Kollektivtrafikkort	Gymkort	Vissa förmånsbilar ²⁶	Viss arbetsplats-parkering ²⁷
Förmånsbeskattning	JA	NEJ	JA	NEJ
Värde på förmån	1000 kr	1000 kr	1000 kr	1000 kr
Arbetsgivarens kostnad för förmånen	1000 kr	1000 kr	0 kr	0 kr
Löneavdrag				
Bruttolöneavdrag	1000 kr	761 kr	239 kr	0 kr
Marginalskatt	-320 kr	-243 kr	-77 kr	0 kr
Arbetsgivaravgift	-314 kr	-239 kr	-75 kr	0 kr
Förmånsbeskattning				
Marginalskatt	320 kr	0 kr	320 kr	0 kr
Arbetsgivaravgift	314 kr	0 kr	314 kr	0 kr
Den anställdes kostnad för förmånen (värd 1000 kronor)	1000 kr	517 kr	483 kr	0 kr
Hur mycket tjänar arbetstagaren på att välja förmånen istället för kontant lön?	0 kr	483 kr	517 kr	1000 kr
Arbetsgivarens kostnad för att ge förmånen	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr

I samtliga fall baseras beräkningarna på att arbetsgivarna gör ett så pass stort löneavdrag att deras kostnader inte påverkas av huruvida den anställda väljer att nyttja förmånen. Med andra ord antas förmånerna vara kostnadsneutrala för arbetsgivaren.

Exempelberäkningarna ovan bygger på 32 procents marginalskatt. Det bör noteras att personer med hög lön och därmed högre marginalskatt gynnas mer av att förmånsbeskattningen sker fullt ut jämfört med de med lägre lön och därmed lägre marginalskatt. För variant 2 skulle exempelvis en skattefri förmån värd 1 000 kronor kosta en anställd med 32 procents marginalskatt 517 kronor enligt tabellen. En arbetstagare med medelinkomst²⁸ skulle alltså i detta fall tjäna 483 kronor²⁹ på att ta emot förmånen från arbetsgivaren, istället för att köpa den själv. För en person som har en högre inkomst och därmed 55 procents marginalskatt³⁰ blir kostnaden i istället 342 kronor för en förmån värd 1000 kronor. Höginkomsttagaren i detta exempel tjänar alltså

²⁶ Förmånsbilar som arbetsgivaren disponerar och som kan tillhandahållas utan kostnad.

²⁷ Gratis eller subventionerad parkering vid arbetsplats som har ett marknadsvärde men som den anställda inte förmånsbeskattas för.

²⁸ 34 600 kr/månad, år 2018

²⁹ 1000 kr – 517 kr

³⁰ Med en månadsinkomst på minst 53 367 kronor.

mer (658 kronor) på att ta emot förmånen från sin arbetsgivare jämfört med att få lön och själv köpa motsvarande förmån. Detta samband mellan inkomst och förmånens konsekvenser för arbetstagaren är relevant i en diskussion om hur förmånsbilar beskattas, eftersom en förhållandevis stor andel av förmånsbilister har höga inkomster, och därmed högre marginalskatt.

När vi i följande avsnitt beräknar hur de två åtgärder vi studerat påverkar arbetstagarens kostnader för förmånerna baseras detta på tabellen ovan. Åtgärderna kan tolkas som att den studerade förmånen "byter" variant för beskattning. Nedan sammanfattas hur de två olika åtgärderna innebär att beskattningen förändras mellan nuläget (jämförelsealternativet, eller JA) och utredningsalternativet (UA).

Tabell 2. Åtgärdernas effekter på beskattningsvariant.

	Jämförelsealternativ (JA) (Nuläge)	Utredningsalternativ (UA)
Åtgärd 1: Fullständig förmånsbeskattning av förmånsbilar <ul style="list-style-type: none"> För personer som <u>inte</u> behöver bilen i arbetet För personer som behöver bilen i arbetet 	Variant 1 & variant 2 Variant 3 & variant 4	Variant 1 Variant 3
Åtgärd 2: Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort	Variant 1	Variant 2

För Åtgärd 1, fullständig förmånsbeskattning av förmånsbilar, försvåras bilden av att det dels finns grupper som har förmånsbil för att det är skattemässigt gynnsamt och grupper som har det för att de behöver bilen i arbetet. Fördelningen mellan dessa grupper är i sin tur komplicerad att analysera vilket diskuteras vidare i avsnitt 3. För den första gruppen, de som främst har förmånsbil för att det är skattemässigt gynnsamt, antar vi att beskattningen för relativt många förmånsbilstagare i dagsläget sker enligt ett mellanting av variant 1 och 2: förmånsbeskattning sker, men med för lågt satta förmånsvärden. Utredningsalternativet är här full förmånsbeskattning av hela förmånens värde, det vill säga variant 1. För den andra gruppen, de som behöver bilen i arbetet och där arbetsgivaren kan tillhandahålla bilen för resor på fritiden utan kostnad, sker dock beskattningen i verkligheten snarast enligt variant 3, det vill säga de nyttjar en bil utanför arbetstiden som arbetsgivaren inte har någon egentlig extra kostnad för att tillhandahålla (eftersom den behövs i arbetet). När det gäller den gruppen räknar vi inte med att de kommer att sluta ha förmånsbil även om förmånsbilar beskattas fullt ut. Även med full beskattning kommer förmånsbil under de förutsättningarna att vara betydligt billigare än att köpa en egen privat bil. Däremot påverkas de privata resorna för den gruppen, eftersom de med dagens förmånssystem får lägre rörliga kostnader än vad de skulle fått om de beskattats fullt ut och förmånsvärdet varierade med körsträckan. Vidare

medför ett högre förmånsvärde högre skatteintäkter till staten från denna grupp.

För Åtgärd 2, borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort, sker beskattningen idag enligt variant 1 medan det förslag som analyseras innebär att förmånsbeskattningen tas bort medan arbetsgivarens kostnad för att köpa in kortet kvarstår och ger ett visst löneavdrag enligt variant 2.

3 FÖRÄNDRAD BILFÖRMÅN

Åtgärd 1: Att reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrningen mot mer miljöanpassade bilar, speglar principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.

3.1 VAD ÄR EN FÖRMÅNSBIL?

Med förmånsbil avses en bil som ägs av en arbetsgivare, men som används privat. Många företag har dock fordon som används i verksamheten, dessa kallas vanligen tjänstebilar, företagsbilar eller bruksbilar. En tjänstebil som endast används i tjänsten är inte en förmånsbil. Om en tjänstebil däremot kan användas för privat bruk ska denna tillgång till bil beskattas och bilen är då även att betrakta som en förmånsbil. Bilens utformning påverkar inte detta, utan det är om bilen används privat som avgör huruvida den är att betrakta som en förmånsbil.^{31 32}

3.2 VARFÖR HAR VI EN SÄRSKILD REGLERING AV FÖRMÅNSBILAR?

Principen bakom förmånsbeskattningen är som beskrivs i avsnitt 2 att förmåner ska beskattas på samma sätt som kontant lön. Att arbetsgivare i vissa fall kan låta sina anställda använda bilar som arbetsgivaren äger till låg eller ingen kostnad på fritiden samt till och från arbetet är orsaken till att förmånsbilssystemet ursprungligen uppstått. Många gånger handlar det om anställda som i sitt arbete nyttjar en bil som ägs av arbetsgivaren som arbetsredskap. Detta kan exempelvis gälla för säljare eller hantverkare som i sitt arbete reser runt mellan olika kunder.

Det finns dock även förmånsbilar som den anställde inte behöver för att utföra sitt arbete. I vissa fall erbjuds exempelvis personer i chefsposition bil som en ren förmån³³, i andra fall kan det även här vara så att arbetsgivaren har möjlighet att köpa in eller leasa bilar betydligt billigare än den enskilde, detta gäller exempelvis företag i bilbranschen. En bidragande orsak till att detta är förhållandevis vanligt är också hur förmånsvärdet beräknas och hur detta förhåller sig till kostnaden för att själv skaffa motsvarande bil. I vissa fall är förmånsvärdet medvetet nedsatt så att det ligger väsentligt lägre än det verkliga värdet av tillgång till bilen. Detta är fallet för olika miljöbilar, så som laddbara bilar, där förmånsvärdet först är nedsatt till värdet för motsvarande (billigare) bil med förbränningsmotor och sedan ytterligare nedsatt med 40 procent eller maximalt 10 000 kronor. Att ha en elbil som förmånsbil är därför väsentligt billigare för den enskilde än att köpa samma bil privat. Men det är inte bara förmånsbilarna med nedsatt förmånsvärde som kan vara billigare att ha som förmånsbil än som privat ägda. Även det fulla förmånsvärdet kan vara lägre än vad det skulle kosta att äga eller leasa motsvarande bil som

³¹ (Ynnor, 2013)

³² (Skatteverket, 2020k)

³³ En tidigare utredning av Ynnor tyder på att cirka 10 procent av förmånsbilarna är "finare" bilar som erbjuds högt uppsatta personer i företagen (Ynnor, 2013)

privatperson på grund av att det schablonmässigt satta förmånsvärdet är för lågt.

Det saknas uppgifter om hur många av de som har förmånsbil som inte behöver bilen som arbetsredskap eller hur många av de totalt cirka 300 000 förmånsbilarna som används i arbetet i så låg grad att de främst innehas för att det är mer förmånligt än att ha samma bil privat. Det antagande som används nedan är att det rör sig om 50 000 fordon, motsvarande en sjättedel av förmånsbilsflottan. Detta motsvarar antalet förmånsbilister som kör under 300 mil i tjänsten per år, vilket är gränsen för att få göra avdrag för arbetsresor de dagar som bilen används i tjänsten.³⁴ Det lär i huvudsak vara för dessa bilister som det låga förmånsvärdet påverkar bilinnehav och val av bilmodell. Detta eftersom de som har förmånsbil som ett arbetsredskap sannolikt skulle ha det oavsett om det var skattemässigt gynnsamt eller neutralt. Effekter på körsträcka torde dock påverka samtliga förmånsbilister, och beräkningar innefattar då samtliga förmånsbilar, cirka 300 000 fordon³⁵.

Det bör noteras att antagandet om att enbart 50 000 av totalt 300 000 förmånsbilar berörs av effekter på bilinnehav och bilmodell är ett försiktigt antagande. Bedömningen baseras på antal mil som körs i tjänsten, och uppskattningen försvåras av att det faktum att en person har förmånsbil kan påverka hur mycket denna kör i tjänsten.

Schablonen för förmånsbil

Oavsett hur stor arbetsgivarens kostnad för att tillhandahålla bilen är så ska förmånsvärdet baseras på en schablon. Arbetstagaren beskattas baserat på detta förmånsvärde. De kostnader som arbetsgivaren har för bilen dras ofta från lönen innan skatt och påverkar därmed både arbetstagarens skatt och arbetsgivaravgiften. Ett korrekt satt förmånsvärde ska dock kompensera för detta.

Förmånsvärdet beräknas enligt en schablon med följande delar:

$$\text{Förmånsvärde} = \text{Prisbasbeloppsdel} + \text{Räntedel} + \text{Prisdelen} + \text{Fordonsskatt}$$

Prisbasbeloppsdelen motsvarar 29 procent av ett prisbasbelopp vilket för år 2020 motsvarar 13 717 kronor³⁶.

Räntedelen motsvarar nybilspriset multiplicerat med 0,75 procent av statslåneräntan. Dock finns ett golv för räntan på 0,375 procent (motsvarande statslåneränta på 0,5 procent). Detta för att förhindra att en negativ statslåneränta ger en negativ räntedel.

Prisdelen motsvarar 9 procent av nybilspriset upp till 7,5 prisbasbelopp samt 20 procent av nybilspriset överstigande 7,5 prisbasbelopp.

Fordonsskatten är den årliga fordonsskatten för bilmodellen inklusive malusdelen (förhöjd fordonsskatt under ett fordon's första tre år). Fordonsskatten beror därmed på bilens koldioxidutsläpp.

³⁴ Samtal med Ronny Svensson, Ynnor AB 2020-04-30 samt bearbetad statistik från SCB (Ynnor, 2020).

³⁵ 299 662 (2018), för att förenkla beräkningarna används 300 000 (Ynnor, 2020).

³⁶ (0,29 * 47 300)

3.3 FÖRMÅNSVÄRDET I FÖRHÅLLANDE TILL KOSTNADERNA FÖR BILEN

Som diskuterats ovan fastställs förmånsvärdet utifrån schabloner, och dessa medför att det fulla förmånsvärdet kan vara lägre än det skulle kosta att äga eller leasa motsvarande bil som privatperson. Att detta är förhållandevis vanligt är väl belagt. Ekonomistyrningsverket har i en analys visat att förmånsvärdet vid införandet av det nuvarande förmånsbilssystemet år 1997 ungefär låg i nivå med den faktiska bilkostnaden, medan förmånsvärdet för de flesta bilmodellerna år 2015 var betydligt lägre än den faktiska bilkostnaden. Analysen visade att för många bilmodeller var kostnaden för en förmånsbil mellan 10 000 och 20 000 kronor lägre jämfört med om bilen hade varit ägd av föraren. Om den som har förmånsbil dessutom har tillgång till gratis parkeringsplats eller garage stiger subventionen ytterligare.^{37 38}

Hur väl förmånsvärdet stämmer överens med de kostnader som en anställd skulle ha vid privat ägande av samma bil varierar. Eftersom det finns ett mycket stort antal bilmodeller i Skatteverkets listor över nybilspriser är en heltäckande genomgång inte möjlig.³⁹ Detta illustreras istället med exempel. I tabellen nedan redogörs för exempelkostnaden för tre förmånsbilar baserat på data från WSP:s förmånsbilstagare:

Tabell 3: Exempelkostnad, förmånsbilar WSP

Bilmodell	CO ₂ -utsläpp ⁴⁰	Nypris enligt Skatteverket	Extra-utrustning (kr)	Förmånsvärde	Bruttolöneavdrag WSP	Differens förmånsvärde bruttolöneavdrag (per månad)
Audi A6	118	465 200 kr	39 600 kr	6 803 kr	7 744 kr	941 kr
VW Golf TSI 115	111	211 900 kr	10 710 kr	3 003 kr	4 009 kr	1 006 kr
Toyota Corolla Hybrid	83	226 900 kr	26 300 kr	3 133 kr	4 753 kr	1 620 kr

Som framgår av exemplen finns en differens mellan bruttolöneavdraget (motsvarande företagets verkliga kostnad för att tillhandahålla bilen) och förmånsvärdet. Med andra ord är det värde som förmånsbilsinnehavaren beskattas för lägre än det denna faktiskt betalar för bilen.

Hur stora skillnaderna är varierar, och som framgår betalar personerna i exemplen ovan skatt på ett belopp som är mellan 12 och 34 procent lägre än den faktiska kostnaden för bilen. Dessa siffror, 11 000 till 19 000 kr per år, ligger i linje med tidigare beräkningar på området. Ekonomistyrningsverket uppskattar som ovannämnt att kostnaden för att ha förmånsbil för många bilmodeller ligger mellan 10 000 och 20 000 kronor lägre per år, och konsultföretaget Ynnor skattade 2013 subventionen till 39 procent.^{41 42}

³⁷ (Ekonomistyrningsverket, 2017)

³⁸ (Ynnor, 2013)

³⁹ (Skatteverket, 2020i)

⁴⁰ Enligt leverantör, gram per kilometer

⁴¹ (Ekonomistyrningsverket, 2017)

⁴² (Ynnor, 2013)

Tidigare utredningar har pekat på att detta kan öka utsläppen eftersom systemet främjar större, och i många fall mer miljöovänliga bilar⁴³.⁴⁴ Av exemplen ovan framgår visserligen ingen ökande differens för en dyrare bil, tvärtom är skillnaden mellan förmånsvärde och faktiskt värde störst för den minsta bilen. Samtidigt kan det ändå spela roll att systemet gör alla bilar billigare. En individ som skulle köpt en mindre bil om denne skulle behövt betala och beskattats för det fulla värdet, kanske nyttjar sitt utökade budgetutrymme till att köpa en större och dyrare bil. Det är vidare tänkbart att individer som annars inte hade valt att ha bil väljer att skaffa bil tack vare att beskattningssystemet gör bilinnehavet billigare.

Drivmedelsförmån

Om arbetsgivaren inte bara står för bilen, utan också betalar drivmedel för privata körningar beskattas arbetsgivaren för drivmedelsförmån. Detta gäller oavsett om det är privat- eller förmånsbil, och oavsett bränsletyp. Detta kallas vanligen komplementregeln⁴⁵.⁴⁶⁴⁷

Om drivmedlet har använts till en förmånsbil räknas drivmedelsförmånsvärdet ut genom att multiplicera marknadsvärdet med 1,2.⁴⁸ Tillämpas komplementregeln medför detta alltså att personer som exempelvis får bränsle för ett marknadsvärde av 1 000 kronor beskattas för motsvarande 1 200 kronor. Som underlag för arbetsgivaravgift multipliceras inte värdet.

Att få fritt drivmedel av sin arbetsgivare kan uppfattas som en subvention, eftersom personen får drivmedel men endast betalar för de skatteeffekter som detta motsvarar. Genom hela rapporten har vi dock utgått ifrån att arbetsgivaren kompenserar för sina kostnader genom att justera den lön som betalas till den anställde. I detta fall innebär detta att den anställde indirekt betalar för drivmedlet genom ett lägre löneutrymme och att huruvida personer har drivmedelsförmån påverkar inte körkostnaderna och därmed körsträckan. I vissa fall kan dock drivmedelsförmån enligt komplementregeln ge incitament att köra mer om kopplingen mellan drivmedelsförbrukning och lön är svag eller obefintlig på individnivå. Detta fångas dock ej i beräkningarna nedan.

Det saknas statistik kring hur vanligt förekommande denna typ av drivmedelsförmån är, men uppskattningar tyder på att 30–40 procent av företagen använder sig av komplementregeln. Detta sker i huvudsak bland mindre företag, och mot en historisk bakgrund då detta tidigare varit skattemässigt fördelaktigt. Trenden går dock mot att det blir ovanligare, till följd av att det medför kostsam administration, är svåröversägbart för

⁴³ I exemplen i tabellen är exempelvis den dyraste bilen också den med störst koldioxidutsläpp per kilometer.

⁴⁴ (Ynnor, 2013)

⁴⁵ Bränsle för tjänstebilar ersätts vanligen enligt en av tre olika metoder, komplementregeln, huvudregeln eller den så kallade delatmodellen. Enligt huvudregeln betalar föraren själv allt bränsle, och får ersättning från företaget per mil. Enligt Komplementregeln betalar företaget allt bränsle, och föraren ska då förmånsbeskattas. Enligt delatmodellen, eller "Separat betalning av drivmedel för privat körning" enligt Skatteverkets definition, anlitar arbetsgivaren ett serviceföretag som tillhandahåller tankkort och administrerar anställdas inköp av drivmedel, i dessa fall räknas det inte som drivmedelsförmån när anställda köper drivmedel för privat bruk (Ynnor, 2013) (Skatteverket, 2020j).

⁴⁶ (Ynnor, 2013)

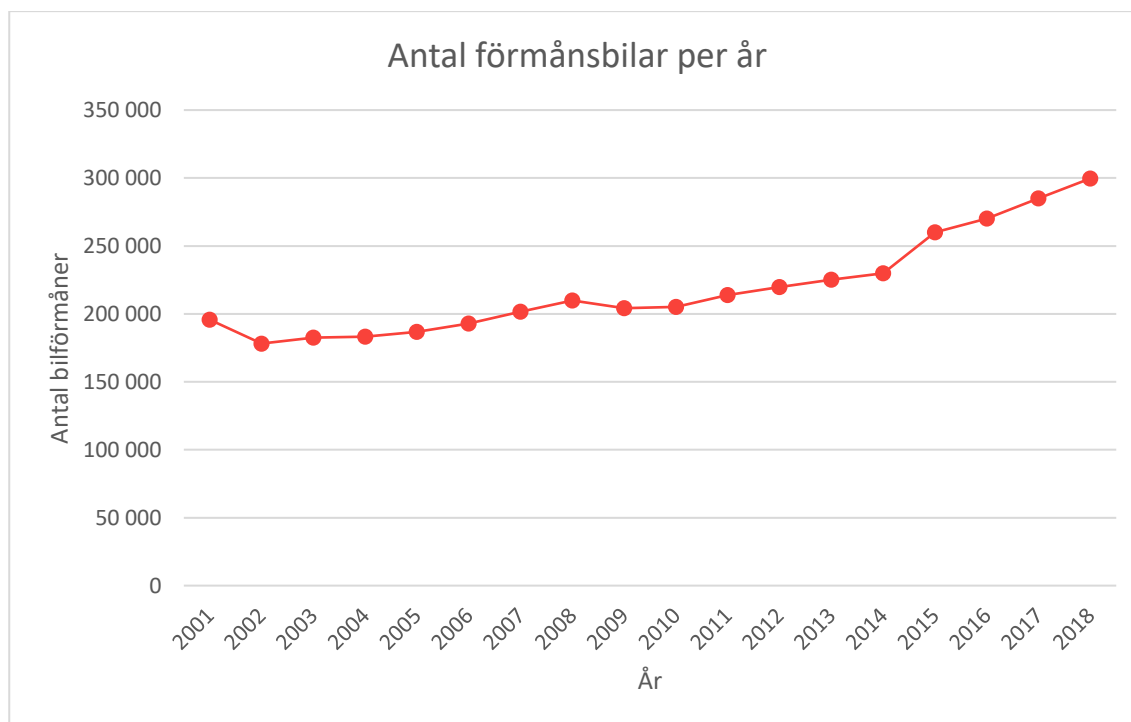
⁴⁷ (Skatteverket, 2020h)

⁴⁸ (Skatteverket, 2020h)

företagen och är kostnadsmässigt ofördelaktigt för både arbetsgivare och arbetstagare.^{49 50}

3.4 ANVÄNDNING AV FÖRMÅNSBIL IDAG

Antalet bilförmåner i Sverige har ökat under 2000-talet och 2018 fanns strax under 300 000. I Figur 3 nedan redogörs för utvecklingen mellan år 2000–2018.



Figur 3: Antal bilförmåner, utveckling 2001–2018 (Ynnor, 2020).

Tidigare utredningar, liksom statistik från SCB (se vidare avsnitt 6.6) visar att förmånsbilister generellt har högre inkomst än snittet. I tabellen nedan redovisas fördelningen inom olika inkomstklasser.

Tabell 4: Bilförmåner 2018 per inkomstgrupp (angiven bruttolön)⁵¹

Angiven bruttolön (kr/år)	Antal bilförmåner	Andel av förmåner (%)
0–199 999	41 687	13,9
200 000–399 999	56 266	18,8
400 000–599 999	99 753	33,3
600 000–799 999	54 407	18,2
800 000–999 999	21 076	7,0
1 000 000 -	26 473	8,8
Totalt	299 662	100

Antalet bilförmåner skiljer sig även mellan olika typer av kommuner. Som framgår av tabellen nedan återfinns störst andel i storstäder och storstadsnära kommuner, medan det är ovanligt med förmånsbil i landsbygdskommuner.

⁴⁹ (Ynnor, 2020)

⁵⁰ Samtal med Ronny Svensson, Ynnor 2020-05-14

⁵¹ (Ynnor, 2020)

Tabell 5: Bilförmåner 2018 per kommungrupp enligt SKR ^{52 53}.

Kategori	Antal bilförmåner 2018	Andel av förmåner (%)
Storstäder och storstadsnära kommuner	148 321	49 %
Storstäder	60 524	20 %
Pendlingskommun nära storstad	87 797	29 %
Större städer och kommuner nära större stad	101 593	35 %
Större stad	65 626	22 %
Pendlingskommun nära större stad	22 537	8 %
Lågpendlingskommun nära större stad	13 430	5 %
Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	48 954	16 %
Mindre stad/tätort	28 397	10 %
Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	10 556	4 %
Landsbygdskommun	7065	2 %
Landsbygdskommun med besöksnäring	2936	1 %
Totalt	298 868	100 %

Förmånsbilar är också vanligare bland män än bland kvinnor. Utifrån ett urval om 53 000 förmånsbilar för år 2018 så var 32,6 procent av dessa förmånsinnehavare kvinnor, och 67,4 procent män.⁵⁴ En databas över förmånsbilister i Linköpings kommun visade att motsvarande andel var 17 procent kvinnor och 83 procent män.⁵⁵ Motsvarande siffror från Ekonomistyrningsverket visade (2015) på att 82 procent av förmånsbilisterna var män.⁵⁶

Tabell 6: Åldersfördelning, förmånsbilister

Ålder	Summa	Andel av förmåner (%)
-20	191	0,1 %
21–25	2 623	0,9 %
26–30	11 211	3,7 %
31–35	23 816	7,9 %
36–40	40 319	13,5 %
41–45	56 272	18,8 %
46–50	56 195	18,8 %
51–55	50 724	16,9 %
56–60	32 314	10,8 %
61–65	17 514	5,8 %
66-	8 415	2,8 %

Förmånsbilar är också vanligast bland något äldre, arbetsföra personer. Vanligast är det i åldersgrupperna 41–45 och 46–50.

⁵² (SKR, 2020)

⁵³ (Ynnor, 2020)

⁵⁴ Uppgifterna bygger på ett urval av förmånsbilister, i huvudsak från större företag (Ynnor, 2020)

⁵⁵ Baserat på nattbefolkning i kommunen 2018 (Linköpings kommun, 2020)

⁵⁶ (Ekonomistyrningsverket, 2017)

3.5 VAD SKULLE HÄNDA OM FÖRMÅNSVÄRDET HÖJDES?

Förmånsvärdet och därmed beskattningen är en fast kostnad som är helt oberoende av körsträckan. Den rörliga körkostnaden för en förmånsbilist består därmed enbart av drivmedel och eventuellt ökat löneavdrag om arbetsgivaren för vidare ökade leasingkostnader på arbetstagaren. För någon som själv äger sin bil innebär dock en längre körsträcka även kostnader i form av exempelvis snabbare värdeminskning och ökade service- och däckskostnader. Att välja förmånsbil framför en privatägd bil påverkar alltså både de fasta kostnaderna för bilen och den rörliga körkostnaden.

Ett högre förmånsvärde och därmed högre fasta kostnader för att ha förmånsbil kan tänkas påverka valet av fordon och körsträckor genom flera olika mekanismer. Vissa individer kommer att avstå från förmånsbil om kostnaden ökar. Dessa kan i vissa fall helt avstå från bilinnehav men kommer förmodligen i många fall istället att välja att köpa en annan, ofta billigare bil, privat, eller en miljöbil inom förmånsbilssystemet. Denna kan vara ny eller begagnad och av en annan modell än vad de skulle ha fått som förmånsbil. Att byta från förmånsbil till privatägd bil påverkar körkostnaden genom att den enskilde får stå för de fulla kostnaderna för körsträckerelaterad värdeminskning och slitage, för den som byter bilmodell kan körkostnaderna dessutom förändras genom till exempel ändrad bränsleförbrukning. Dessa förändrade körkostnader påverkar trafikarbetets storlek.

Även den som fortsätter med förmånsbil kan byta bilmodell om kostnaden för förmånsbilen stiger. I sådana fall påverkas dock körkostnaden endast genom ändrad bränsleförbrukning. Den grupp som helt avstår från bil när förmånsbilen blir dyrare kommer att minska sitt trafikarbete med bil.

Det är förändringen i trafikarbete samt förändringar i fordonsval som leder till bilar med högre eller lägre bränsleförbrukning som sammantaget ger effekter på utsläppen av växthusgaser. I avsnitten nedan beräknar vi på en mycket grov nivå hur stora dessa effekter kan bli. Sammantaget medför en förändrad bilförmån, som innebär att förmånsvärdet återspeglar den verkliga kostnaden, tre huvudsakliga effekter:

- **Effekter via ändrat bilinnehav:** En del bilar försvinner, eftersom kostnaden ökar. Detta minskar bilinnehavet, vilket i sin tur minskar trafikarbetet.
- **Effekter via en högre körkostnad:** Bland dom bilar som är kvar, minskar trafikarbetet till följd av att förmånsbilisternas rörliga kostnader ökar.
- **Effekter via annat val av bilmodell:** Utsläppen minskar också från kvarvarande bilar till följd av att bilflottan ändras, eftersom bilinnehavare väljer mindre bilar när kostnaden stiger.

Dessa effekter, samt dess konsekvenser för fordonskilometer och utsläpp, beskrivs och beräknas under respektive rubrik nedan

Antagande om inkomst och marginalskatt

I de exempel som redogjordes för i avsnitt 2.2 användes i huvudsak två procentsatser för marginalskatt, 32 respektive 55 procent. Där 32 procent utgör den marginalskatt som genomsnittslöntagaren (34 600 kr/månad 2018) betalar, medan 55 procent utgör den som personer med förhållandevis höga löner (från 53 367 kr/månad) betalar⁵⁷.

År 2018 fanns det totalt 299 662 förmånsbilar (med ett genomsnittligt årligt förmånsvärde på 41 900 kronor). Vid beräkning av effekterna nedan har det antagits att ungefär hälften av dessa har den lägre och hälften den högre marginalskatten (se även Tabell 4).⁵⁸ I praktiken varierar marginalskatten även med den kommunala skattesatsen och jobbskatteavdrag.

Effekter av ändrat bilinnehav

Förmånsbeskattningssystemet kan påverka bilinnehavet, det vill säga antalet bilar som finns i transportsystemet. Detta kan ske både genom att förmånsbilister har lägre körkostnader och genom låga fasta kostnader för tillgång till bil. Frågan är hur stora dessa effekter är. Bilinnehavet påverkar i sin tur storleken på det sammantagna trafikarbetet med personbil.

Trafikverkets scenariorverktyg för klimatmålen innehåller en så kallad bilinnehavselasticitet för körkostnader, det vill säga i vilken mån förändringar i körkostnader påverkar bilinnehavet. Denna elasticitet är -0,1. Med andra ord innebär en ökning av körkostnaden med exempelvis tio procent en minskning av bilinnehavet med en procent⁵⁹.⁶⁰

Förmånsvärdet är idag konstant oavsett hur mycket bilen används. Detta innebär att en förmånsbilist inte beskattas för de rörliga körkostnaderna som uppstår utöver drivmedel (som förmånstagaren själv betalar med skattade pengar). Baserat på tidigare beräkningar medför detta att en medelinkomsttagare betalar 51,7 procent mindre för den rörliga kostnaden utöver drivmedel vid bilförmån än personen skulle gjort om förmånsvärdet fullt ut skulle återspegla även rörliga kostnader för att äga och köra bilen, medan en höginkomsttagare betalar 65,8 procent mindre än denna skulle gjort om förmånsvärdet fullt ut skulle återspegla kostnaden för att äga och köra bilen. I dessa beräkningar antar vi alltså att körsträckan påverkar löneavdraget (t ex genom en högre leasingkostnad vid längre körsträckor) men däremot inte beskattningen.

De rörliga kostnaderna varierar med bilmodell, varför det är svårt att hitta några genomsnittliga uppgifter. Beräkningarna nedan bygger på de underlag som används i Trafikverkets transportmodell Sampers, vilka i sin tur bygger på Skatteverkets antagande om körkostnader 2018 (18,50 kronor per mil). Av detta antas drygt 52 procent vara bränslekostnader och kvarvarande 48 procent vara övriga kostnader. För en medelinkomsttagare medför detta drygt 23 procent lägre körkostnad totalt och för höginkomsttagare 31 procent lägre körkostnad vid förmånsbil jämfört med en privatägd bil.

⁵⁷ 55 procent (55,5 procent är i princip den högsta marginalskattenivån i Sverige. Vid årsinkomster över cirka 1,7 miljoner kronor sjunker dock marginalskatten något, till följd av avtrappningar i jobbskatteavdrag (Skatteverket, 2020)).

⁵⁸ Drygt 67 procent tjänar mer än 400 000 kronor per år, att jämföra med medelinkomsten i Sverige på drygt 415 000 kronor (2018) (SCB, 2020a)

⁵⁹ $0,1 * (-0,1) = -0,01$

⁶⁰ (Trafikverket, 2020)

Kombinerat med elasticiteten från Trafikverkets scenarioverktyg medför kostnadsminskningen som förmånsbilssystemet innebär att bilinnehavet ökar med 2,3 respektive 3,1 procent för medel- respektive höginkomsttagare som har förmånsbil. På samma sätt skulle en åtgärd som gör att förmånsvärdet återspeglar en neutral beskattning av förmåner och lön medföra att förmånsbilsflottan, bland de 50 000 personer som i denna rapport antas ha förmånsbil för att det medför en lägre kostnad än att äga bilen privat, krympte med motsvarande andelar cirka 1 360 bilar. Detta skulle i sin tur, givet genomsnittliga körsträckor för privatägda personbilar i Sverige⁶¹, samt en elasticitet för körsträckan med avseende på bilinnehav⁶², medföra en minskning av antalet fordonskilometer med bil med 10 738 560 kilometer.

Det bör dock noteras att detta endast är effekten av förändringar i körkostnad på bilinnehav. Det är utöver det tänkbart att det finns en viss effekt av förändringar i fast bilkostnad på bilinnehav, det vill säga att benägenheten att ha bil minskar när bilar får högre inköpspris (och tvärtom). Storleken på denna effekt är svår att fastställa. Det är exempelvis tänkbart att den som av olika anledningar vill eller behöver skaffa bil gör det, och givet att begagnatmarknaden möjliggör bilköp i nästan alla prisklasser är påverkan av inköpspris på bilinnehav liten. Personen köper helt enkelt den bil den har råd med. Bilens kvalitet och storlek kan sedan vara beroende av pris (detta diskuteras nedan), även om påverkan på bilinnehav är liten. Samtidigt är det dock tänkbart att det finns en effekt. I litteraturen saknas dock vedertagna elasticiteter, varför denna effekt inte beaktats här.

Effekter via en högre körkostnad

En annan effekt av förmånsbeskattningssystemet är att den påverkar körkostnaden. En förmånsbilist betalar, tillskillnad från en person som äger bilen privat, inte för de rörliga kostnader som uppkommer när bilen används⁶³, utöver bränslekostnaden eftersom förmånsvärdet är lika högt oavsett hur mycket bilen används. Detta innebär att det är mer "förmånligt" ju längre körsträckan är, eftersom man inte beskattas för körsträckerelaterad värdeminskning och andra körsträckerelaterade kostnader.

Enligt samma resonemang som i avsnittet Effekter av ändrat bilinnehav går det att konstatera att förmånsbilister, till följd av att dessa inte beskattas för den rörliga delen av körkostnaderna, betalar 51,7 respektive 65,8 procent mindre för dessa än denna skulle gjort om förmånsvärdet fullt ut skulle återspegla kostnaden för att äga och köra bilen. Detta medför i sin tur på att körkostnaderna är drygt 23 respektive 31 procent lägre än om personerna hade ägt sin bil privat.

Trafikverkets scenarioverktyg för klimatmålen innehåller en elasticitet för trafikarbete med avseende på körkostnader, det vill säga i vilken mån förändringar i körkostnader påverkar antalet körda kilometer. Denna elasticitet är -0,2. Med andra ord innebär en ökning av körkostnaden med exempelvis tio procent en minskning av antalet körda kilometer med två

⁶¹ 1 128 mil/år 2019 enligt Trafikanalys (2020)

⁶² Det vill säga hur körsträckor förändras när bilinnehavet förändras. Det finns olika beräkningar avseende detta. Det är dock vedertaget att denna är mindre än ett, det vill säga att fler bilar inte medför motsvarande ökning i antal körda kilometer (och tvärtom). Detta då tillkommande bilar ofta är exempelvis andrabil för ett hushåll, och därför används mindre. För dessa beräkningar används här värdet 0,7, vilket är hämtat från skattningar i modellen LuTrans.

⁶³ Det vill säga rörliga slitagekostnader så som däck, fordonsslitage, servicekostnader etc.

procent^{64,65} Detta innebär att dagens beskattning av bilförmån ökar antalet körda kilometer för personer med medelinkomst med 4,6 och för höginkomsttagare med 6,3 procent jämfört med en neutral beskattning. Detta skulle i sin tur, givet genomsnittliga körsträckor för privatägda personbilar i Sverige⁶⁶ för de kvarvarande förmånsbilarna medföra en minskning av fordonskilometer med bil med 29 827 163 kilometer.

Till detta tillkommer dock att de personer som har en förmånsbil som används i tjänsten, det vill säga de 250 000 förmånsbilisterna som inte ingår i beräkningarna ovan, också får en lägre kostnad för sina privatresor till följd av förmånsbilssystemet. Dessa bilister antas inte förändra bilmodell eller innehav enligt resonemangen i kapitel 3,5, däremot påverkas deras benägenhet att köra privat till följd av lägre körkostnader för detta. Detta har beräknats enligt samma metod som beskrivs ovan, där hälften antas ha genomsnittlig lön och marginalsatt och hälften antas ha hög inkomst och hög marginalsatt. Antalet mil per år har antagits vara 736, baserat på genomsnittliga mil för privatägda bilar i Sverige, men nedräknat för andelen tjänste- och arbetsresor som görs⁶⁷. Detta innebär att åtgärden, utöver den minskning som beskrivs ovan, skulle medföra en minskning av antalet fordonskilometer med bil med ytterligare 100 160 850 kilometer.

Totalt medför alltså åtgärden en minskning av antalet fordonskilometer, till följd av ökad rörlig körkostnad, med 129 988 013 kilometer.

Effekter via annat val av bilmodell

Ytterligare en effekt av en förändrad förmånsbeskattning är som ovan nämnt att konsumenterna väljer billigare, och därmed ofta mindre, bilmodeller när kostnaden ökar.⁶⁸ Hur stor skillnaden är mellan förmånsvärde och kostnad för bilen vid privat ägande varierar, och som framgår betalar personerna i exemplen ovan skatt på ett belopp som är mellan 12 och 34 procent lägre än den faktiska kostnaden för bilen (11 000 till 19 000 kr lägre per år).

Som diskuterats ovan medför förmånsbeskattningssystemet att konsumenter får en lägre kostnad för bilinnehav än de annars skulle ha haft. Hur detta påverkar val av bilmodell är inte självklart, men enligt tidigare utredningar på området kan det medföra att personer väljer större och mer utsläppsintensiva bilar. Ekonomistyrningsverkets fördjupning kring förmånsbeskattning visar exempelvis att det samlade förmånsvärdet inom förmånsbilsflottan är störst i intervallet 375 000–406 000 kronor, något som tyder på att förmånsbilarna ofta är förhållandevis stora och dyra bilmodeller.⁶⁹ Tidigare rapporter visar också att dyrare bilar ofta subventioneras mer än billiga, och att förmånsbilar generellt har större motoreffekt. Det bör i sammanhanget också noteras att

⁶⁴ $0,1 * (-0,2) = -0,02$

⁶⁵ (Trafikverket, 2020)

⁶⁶ 1 128 mil/år 2019 enligt Trafikanalys (2020)

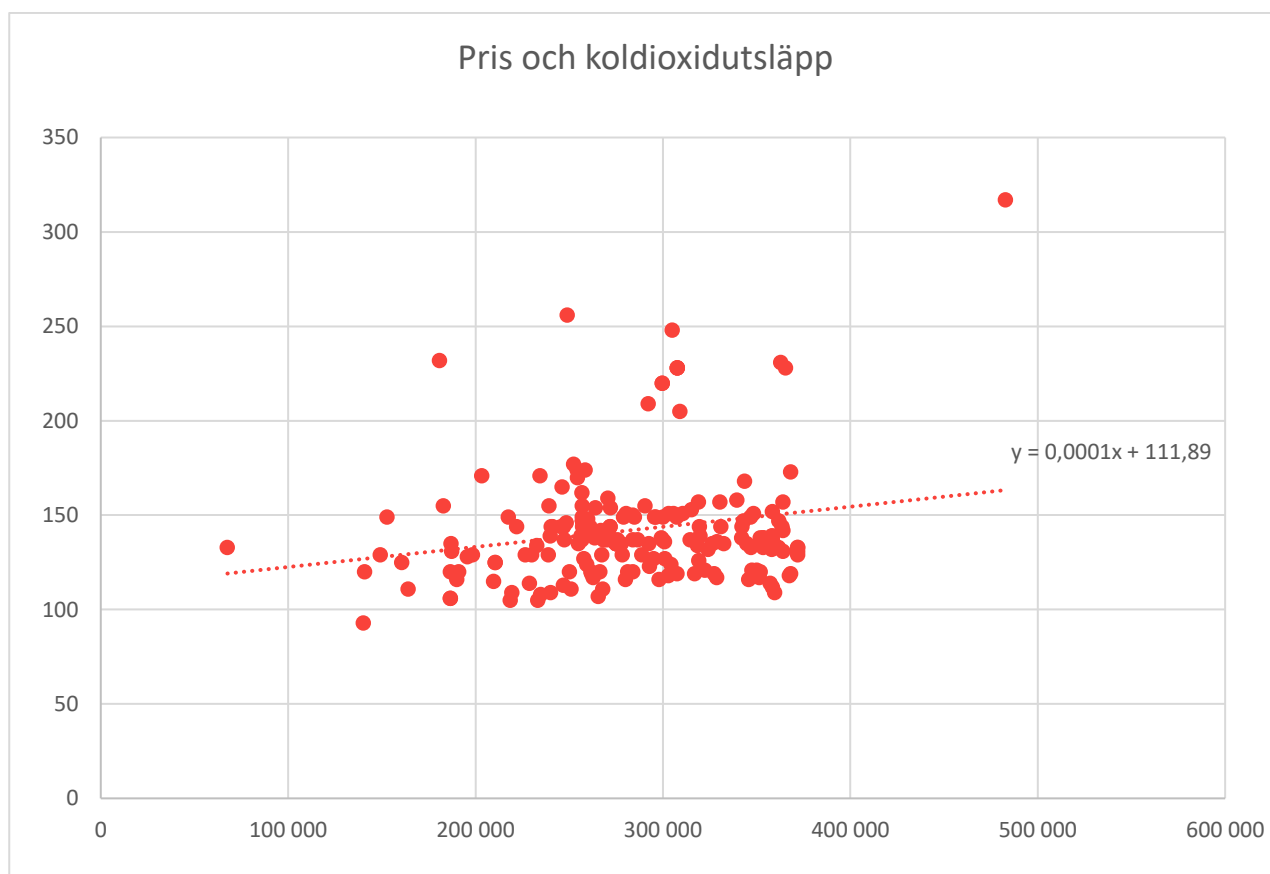
⁶⁷ Dessa andelar bygger på uttag från den nationella resvaneundersökningen och medför en nedräkning av antalet mil med 35 procent, det vill säga $1\,128 * 0,65$, till följd av att 8 procent av bilresorna är tjänsteresor och 27 procent är arbetsresor (arbetsresor, det vill säga resor till och från arbetet, räknas bort eftersom personer som kör över 300 mil i tjänsten får göra avdrag för arbetsresor (Skatteverket, 2020m)).

⁶⁸ Det bör noteras att åtgärden inte medför att incitamentet att välja en miljöbil inom förmånsbilssystemet förändras. Andelen miljöbilar bland förmånsbilisterna har därför inte analyserats.

⁶⁹ (Ekonomistyrningsverket, 2017)

förmånsbilar i grunden är bilar som ett företag erbjuder en anställd, varför val av bilmodell också kan bero på företagets bilpolicy.⁷⁰

Det är dock inte självklart att en dyrare bil är sämre för klimatet i varje enskilt fall (mer miljövänliga bilar är ofta dyrare än motsvarande bil som drivs med fossila bränslen, därav det nedsatta förmånsvärdet för miljöbilar). Men mycket tyder ändå på att det finns ett samband. I tidigare exempelberäkningar är exempelvis den dyraste bilen också den med högst koldioxidutsläpp per kilometer. Liknande samband syns även vid ett större urval, i tabellen nedan redogörs för sambandet mellan pris och koldioxidutsläpp för ett urval av 225 fossildrivna förmånsbilar.⁷¹ Beräkningen bör ses som ett exempel, men torde vara representativ då den utgörs av ett varierat urval av bilmodeller spritt över hela Sverige.



Figur 4: Samband mellan bilpris och koldioxidutsläpp (baserat på 225 fossildrivna förmånsbilar)

Som framgår av trendlinjen i figuren ökar de genomsnittliga utsläppen med stigande kostnad⁷². Med andra ord tycks det, i detta urval, finnas ett samband mellan dyrare bilar och utsläpp.

Detta samband kan i sin tur användas för att göra schablonmässiga beräkningar över i vilken mån dagens sätt att beräkna förmånsvärden, som alltså leder till ett lägre pris för konsumenterna, leder till att öka koldioxidutsläppen till följd av annat val av bilmodell. Baserat på de skillnader som redogörs för ovan medför förmånsbilssystemet att det blir mellan 10 000

⁷⁰ Detta kan i sin tur ha olika effekter på val av bilmodell och därmed exempelvis förmånsbilarnas utsläpp. Vissa företag kan tänkas ha behov av att tillåta mer exklusiva bilar för att attrahera en viss typ av kompetens, medan andra företags bilpolicy styrs av vilka behov företaget har (exempelvis service- eller arbetsbilar). För ytterligare diskussion kring detta, se Ynnor (2013), kapitel 4.

⁷¹ Mätt som g/km (uppgift från respektive billeverantör). Figuren baseras på data från totalt 225 förmånsbilstagare (WSP, 2020).

⁷² Med 0,0001 gram koldioxid/km per krona

och 20 000 kronor billigare per år att äga bil. Antar man ett genomsnitt, 15 000 kronor, medför detta en ökning på cirka 1,5 gram koldioxid per kilometer⁷³ till följd av lägre kostnad för olika bilmodeller. Den genomsnittliga nya personbilen i Sverige 2019 hade ett utsläpp på 120 g/km.⁷⁴ Givet genomsnittliga körsträckor för privatägda personbilar i Sverige⁷⁵ skulle det exempelvis en minskning av utsläppen med cirka 823 ton per år⁷⁶,

Sammantagna effekter på bilinnehav, körsträckor och utsläpp

Utifrån de översiktliga beräkningar som genomförts går det att konstatera att dagens förmånsbeskattningsystem leder till en större bilpark (fler bilar), större och mer utsläppsintensiva bilar samt fler körda kilometer. I tabellen nedan sammanfattas resultaten från beräkningarna som gjorts av om bort subventionen för förmånsbilar tas bort genom att skatten på förmånsbil och kontant lön blir neutral.

Tabell 7: Sammantagna effekter på bilinnehav, körsträckor och utsläpp

	Fordonskilometer	Utsläpp av CO ₂
Effekter via ändrat bilinnehav	- 10 738 560	- 1 313
Effekter via en högre körkostnad	- 129 988 013	- 15 890
Effekter via annat val av bilmodell	-	- 823
Summa	- 140 726 573	- 18 025

Åtgärden skulle utöver detta medföra 1 360 färre bilar. Totalt skulle än åtgärden alltså minska antalet körda kilometer med drygt 140 miljoner per år, och utsläppen med drygt 18 025 ton koldioxid per år.

Det bör dock noteras att resultaten är förknippade med osäkerhet. Det saknas exempelvis statistik om hur många av de som har förmånsbil som inte behöver bilen som arbetsredskap, eller hur många av förmånsbilarna som används i arbetet i så låg grad att man kan dra slutsatsen att de främst innehas för att det är mer förmånligt än att ha samma bil privat. Beräkningarna i denna rapport bygger på antagandet att det rör sig om 50 000 fordon, det vill säga en sjättedel av det totala antalet förmånsbilar i Sverige. Vi vet heller inte i vilken utsträckning som individers löneavdrag beror på deras privata körsträcka med förmånsbilen.

Den stora effekten uppstår genom att körkostnaden för förmånsbilar är lägre än för privatägda bilar. Då har vi i beräkningarna ändå antagit att förmånsbilisterna får ett löneavdrag som täcker arbetsgivarens körsträckerelaterade kostnader för bilen. För att få full neutralitet mellan förmånsbilar och privatägda bilar gällande körkostnader behöver alltså förmånsvärdet på något sätt relatera till körsträckor.

⁷³ 15000 * 0,0001

⁷⁴ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2020/minskade-utslapp-fran-vagtrafiken-2019/>

⁷⁵ 1 128 mil/år 2019 enligt Trafikanalys (2020)

⁷⁶ Från kvarvarande förmånsbilar, efter att 1 360 "försvunnit" till följd av åtgärden enligt beräkningar under Effekter via ändrat bilinnehav, det vill säga 11 128 * 1,5 * 48 640

4 BORTTAGEN FÖRMÅNSBESKATTNING AV KOLLEKTIVTRAFIKKORT

Åtgärd 3: Att förmånsskatten på kollektivtrafikkort som löneförmån tas bort.

4.1 VAD INNEBÄR DAGENS REGLERING OCH VAD SKULLE HÄNDA OM DET SKATTEBEFRIADES

Enligt gällande regelverk förmånsbeskattas kollektivtrafikkort. Det innebär att en anställd som får kollektivtrafikkort av sin arbetsgivare beskattas för kortets värde på samma sätt som om personen hade fått kontant lön. Den åtgärd som analyseras här innebär att förmånsskatten på kollektivtrafikkort som löneförmån tas bort. För en arbetstagare skulle detta innebära en besparing på 48,3 procent, eller 483 kronor om periodkortet kostar 1000 kronor (enligt på beräkningen i avsnitt 2.2, Tabell 1, variant 2). Med andra ord skulle den anställde bara betala 517 kronor för ett kort värt 1000 kr.⁷⁷

I dagsläget är det vanligast att pendlare reser med olika typer av periodkort, exempelvis månadskort, vilket innebär att resenären kan göra ett obegränsat antal resor med kollektivtrafik inom ett visst område. I följande beräkningar antas förmånstagarna få den typ av kollektivtrafikkort som är vanligast förekommande idag, det vill säga kort som medger fritt resande inom ett visst område under en period.

⁷⁷ Baserat på medellönen för arbetstagare i Sverige, 34 600 kr 2018, som antas ha en marginalsatt på 32 procent. Motsvarande siffra för en person som har en högre inkomst, och därmed högre marginalsatt, är 65,8 procent. Med andra ord sparar en person med högre marginalsatt 658 kronor, och betalar 342 kronor, för en förmån värd 1000 kronor (baserat på en marginalsatt på 55 procent, vilket förutsätter en månadsinkomst på minst 53 367 kronor).

4.2 SAMPERSRESULTAT

För beräkningarna av effekter av borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort används Sampers. Den borttagna beskattningen har modellerats genom att kostnaden för resor med kollektivtrafik i princip har halverats.

I tabellen nedan redogörs för en sammanställning av resultaten från den Samperskörning som gjorts. JA avser jämförelsealternativ (det vill säga grundscenariot utan åtgärden) medan UA avser utredningsalternativ (scenariot med åtgärden). Förändringen är framräknad som UA minus JA.

Tabell 8: Sampersresultat, borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort

	Dagens system (JA)	Med korrekt beskattning (UA)	Skillnad (UA-JA)	Procentuell förändring till följd av den åtgärden
Resor personbil (miljoner per år)	3 754	3 743	- 12	- 0,3%
Resor kollektivtrafik (miljoner per år)	1 077	1 107	30	2,8%
Personkilometer personbil (miljoner per år)	52 709	52 522	- 187	- 0,4%
Personkilometer kollektivtrafik (miljoner per år)	16 947	17 882	934	5,5%
Klimatgaser (CO ₂) (tusen ton)	4 854	4 826	- 28	- 0,6%
Luftföroreningar och klimatgaser (miljoner kronor per år) ⁷⁸	7 962	7 920	-43	- 0,5%
Trafikolyckor (antal döda/skadade per år)				
Döda	119	119	- 0,5	- 0,4%
Mycket allvarligt skadade	410	408	- 2,1	- 0,5%
Allvarligt skadade	1 941	1 931	- 10,3	- 0,5%
Ej allvarligt skadade	12 255	12 189	- 65,9	- 0,5%
Trafikolyckor (miljoner kronor per år)	94 266	93 609	- 657	- 0,7%

I tabellen återges samtliga resor, även om den största andelen av förändringen sker inom segmentet arbetsresor.

Som framgår av tabellen medför åtgärden en minskning av resandet med personbil (-0,3 procent) och en ökning av resandet med kollektivtrafik (2,8 procent). Detta medför i sin tur en minskning av koldioxidutsläppen med

⁷⁸ Värderingen bygger på kostnaden för koldioxid i ASEK 6, 1,14 kronor per kilo. Under 2020 höjdes värdet till 7 kronor per kilo. Effekten av detta diskuteras vidare i avsnitt 5.2.

28 000 ton, eller 0,7 procent av utsläppen från personbilar och kollektivtrafik. Förändringen medför också en minskning av antal döda och skadade i trafiken, till följd av det minskade resandet, vilket skulle minska de samhällsekonomiska kostnaderna för dödade och skadade i trafiken med motsvarande 657 miljoner kronor per år. De minskade utsläppen av luftföroreningar och klimatgaser skulle minska de samhällsekonomiska kostnaderna med ytterligare 43 miljoner kronor per år.

Resultaten är förknippade med osäkerhet. Kostnaderna bygger på ett antagande om att samtliga personer har 32 procents marginalsatt, vilket medför en underskattning eftersom personer med högre marginalsatt skulle tjäna mer på att nyttja förmånen.

Utifrån beräkningar ovan går det vidare att konstatera att åtgärden medför en ökning med cirka 159 000 dagliga kollektivtrafikresenärer jämfört med nuläget⁷⁹, vilket ger en fingervisning om hur många personer som skulle skaffa månadskort till följd av åtgärden. Detta bygger dock på antalet tillkommande arbetsresor, det är dock tänkbart att ytterligare kort skulle tillkomma till följd av att personer väljer att nyttja förmånen utan att själva resa kollektivt, och istället ge korten till exempelvis någon av sina anhöriga (svar från Kollektivtrafikbarometern tyder på att cirka 17 procent av respondenterna skulle göra det⁸⁰).

⁷⁹ $57\,900\,000 / 365 = 158\,630$

⁸⁰ 4,1 procent har svarat att "Jag skulle ge bort kortet till en familjemedlem/bekant som i dag reser med bil" och 12,6 procent att "Jag skulle ge bort kortet till en familjemedlem/bekant som i dag reser med kollektivtrafiken" (Svensk Kollektivtrafik, 2020).

5 EFFEKTER SAMMANTAGET

5.1 TRAFIKARBETE

Fullständig beskattning av förmånsbil

Som framgår av resultaten i avsnitt 2 skulle en fullständig förmånsbeskattning av förmånsbil minska trafikarbetet med personbil med 141 miljoner kilometer. Hur detta skulle påverka resandet med andra färdmedel såsom kollektivtrafik eller gång och cykel är osäkert, då den ökade kostnaden för bilresor både kan innebära en överflyttning till andra färdmedel, att personer väljer andra målpunkter eller att personer för en del av de resor som tidigare gjorts med förmånsbil väljer att inte resa alls.

Med tanke på denna osäkerhet är det svårt att göra en exakt beräkning. Ett antagande kan vara att dessa resor omfördelas proportionellt till andra färdmedel.⁸¹ Baserat på färdmedelsfördelningen från den nationella resvaneundersökningen skulle detta innebära att kollektivtrafikresandet ökade med 66 miljoner personkilometer⁸², samtidigt som bilresandet minskar med 141 miljoner kilometer. Detta medför en förändring av kollektivtrafikandelen med 0,12 procent.⁸³

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

Enligt de modellkörningar som gjorts (se vidare avsnitt 4.2) medför ett borttagande av förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort att resandet med kollektivtrafik skulle öka med 934 miljoner personkilometer per år (5,5 procent). Resandet med bil minskar med 187 miljoner personkilometer per år (-0,4 procent).

Detta medför i sin tur att kollektivtrafikandelen förändras, från 24,3 procent till 25,4 procent.

5.2 KOLDIOXIDUTSLÄPP

Fullständig beskattning av förmånsbil

Utifrån de antaganden som gjorts visar beräkningarna (Tabell 7) att en neutral beskattning mellan förmånsbil och kontant lön skulle minska transportarbetet med bil med cirka 141 miljoner kilometer, vilket, givet genomsnittliga utsläpp skulle minska utsläppen med drygt 18 000 ton koldioxid per år.

⁸¹ Det bör noteras att denna effekt sannolikt är något överskattad, eftersom en andel av dessa resor sannolikt ersätts av att människor väljer att resa kortare eller inte alls till följd av ökade kostnader.

⁸² Baserat på uttag från den nationella resvaneundersökningen utgör kollektivtrafik 46,6 procent av det samlade resandet med kollektivtrafik, gång och cykel.

⁸³ Kollektivtrafikandel är här och i följande avsnitt i rapporten beräknat som andel personkilometer med kollektivtrafik av totalt antal personkilometer med bil och kollektivtrafik utifrån Sampers. Det bör noteras att denna andel skiljer sig från den som används i Kollektivtrafikbarometern, bland annat då den är beräknad på kilometer och inte antal resor. Detta eftersom de underliggande elasticiteterna för beräkningarna avseende förmånsbil endast var tillämpliga för detta.

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

Utsläppen av koldioxid, till följd av en borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort, minskar med 28 000 ton per år enligt beräkningarna i Tabell 8.

5.3 TRAFIKSÄKERHET

Fullständig beskattning av förmånsbil

Hur trafikarbetet påverkar risken för trafikolyckor varierar över vägnätet. Den marginella olyckskostnaden för biltrafik enligt ASEK 7⁸⁴ ger att dessa 141 miljoner fordonskilometer skulle motsvara 3 miljoner kronor i olyckskostnad om de skedde helt på landsbygd och 153 miljoner kronor om de skedde enbart i tätort. Dessa summor kan jämföras med värderingen för ett dödsfall i trafiken på 50 miljoner kronor och värderingen av svårt skadad på knappt 14 miljoner kronor. Trafiksäkerhetseffekten av minskat trafikarbete uppgår alltså som mest till cirka 3 dödsfall alternativt 11 svårt skadade.

Det är vidare tänkbart att det finns en effekt på trafiksäkerhet till följd av att förmånsbilssystemet medför att personer väljer dyrare och därmed ofta större bilar. Eftersom det saknas vedertagna effektsamband har denna inte beräknats.

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

Enligt resultaten som redovisas i Tabell 8 minskar trafikolyckorna till följd av en borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafik enligt följande. Resultaten baseras på analyserna i Sampers.

Tabell 9: Förändring döda och skadade, borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

	Förändring (per år)
Döda	- 0,5
Mycket allvarligt skadade	- 2,1
Allvarligt skadade	- 10,3
Ej allvarligt skadade	- 65,9
Samhällsekonomisk nytta	657 miljoner kr/år

⁸⁴ (Trafikverket, 2020b)

5.4 HÄLSA OCH AKTIVT RESANDE

Bristande fysisk aktivitet är starkt kopplat till en ökad risk för en rad kroniska sjukdomar. Världshälsoorganisationen uppskattar att fysisk inaktivitet leder till cirka 3,2 miljoner dödsfall årligen.⁸⁵ Detta är ett problem även i Sverige, där undersökningar från Folkhälsomyndigheten visar att cirka 35 procent av befolkningen inte når upp till de rekommendationer som finns avseende fysisk aktivitet.⁸⁶ En viktig komponent i fysisk aktivitet är vardagsmotion, inte minst genom aktivt resande, det vill säga resande med gång och cykel. Utöver rena gång- och cykelresor görs även en del gång- och cykelresor i anslutning till resor med kollektivtrafiken, vanligen för att ta sig till och från hållplatser eller stationer. Tidigare studier på området visar att den som har gjort en kollektivtrafikresa reser i genomsnitt 1,3 kilometer per dag till fots i anslutning till kollektivtrafiken.⁸⁷

Som redan konstaterats leder utformningen av dagens förmånsbeskattningssystem till fler bilresor samt färre resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Utifrån dessa siffror kan överslagsmässiga beräkningar kring vilka konsekvenser detta får på hälsa göras. Resultatet redovisas i så kallade DALY⁸⁸, ett hälsoekonomiskt mått på "förlorade" levnadsår på grund av sjukdom eller tidig död.

Enligt beräkningarna medför de analyserade åtgärderna en ökning av antal kollektivtrafikresor per år med 71 miljoner resor⁸⁹. Givet att detta är personer som tidigare hade rest med bil, ökar detta antalet kilometer med gång och cykel med 92,3 miljoner⁹⁰. Detta kombinerat med tidigare samband över antal DALY som "räddas" till följd av aktivt resande⁹¹ samt antalet personkilometer som reses årligen med gång och cykel ger att tillkommande gång och cykelresor, till följd av att fler reser kollektivt istället för med bil minskar antalet DALY med 1 068.⁹² Som jämförelse kan nämnas att det totala resandet med gång och cykel minskar antalet DALY med drygt 81 000 per år.

Värdering av hälsoekonomiska mått i kronor är inte helt enkel, och de försvåras av att det förekommer flera delvis varierande mått. För värdering av trafikolyckor med dödlig utgång används vanligen VSL⁹³. Exempelvis använder sig Trafikverket av detta i sitt underlag för samhällsekonomiska beräkningar, ASEK⁹⁴. För olyckor som inte har dödlig utgång har Trafikverket i den senaste versionen av ASEK använt så kallade dödsfallsekvivalenter, i kombination med framräknade värden för VSL, för att värdera så kallade QALY:s⁹⁵ monetärt. QALY är en indikator som liknar ovannämnda DALY, men som skiljer sig i vissa aspekter⁹⁶. Värdet av en QALY uppgår med Trafikverkets metod till cirka 2,5 miljoner kronor. Givet ett antagande om att kostnaden för att förhindra en DALY (som är negativ) är densamma som de

⁸⁵ (WHO, 2018-08-15)

⁸⁶ (Folkhälsomyndigheten, 2018-08-15)

⁸⁷ (WSP, 2016)

⁸⁸ DALY efter "Disability-Adjusted Life Years", på svenska funktionsjusterade levnadsår.

⁸⁹ Varav 30 miljoner härrör från borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort och 41 miljoner från fullständig beskattning av arbetsplatsparkering.

⁹⁰ 71 000 000 * 1,3

⁹¹ 81 305 per år (2011–2014) (WSP, 2016).

⁹² (Trafikanalys, 2017-03-16)

⁹³ *Värdet av ett Statistiskt Liv*

⁹⁴ (Trafikverket, 2018a)

⁹⁵ QALY efter "Quality-Adjusted Life Years", på svenska kvalitetsjusterade levnadsår.

⁹⁶ DALY utgår från "förlorade" levnadsår på grund av sjukdom eller tidig död, medan QALY mäter livskvalitet. En DALY är således något negativt, medan en QALY är något positivt.

kostnader det innebär att rädda en QALY (som är positiv)⁹⁷, motsvarar besparingen till följd av ökat aktivt resande ovan en samhällsekonomisk nytta motsvarande 2,67 miljarder kronor per år⁹⁸.

Det bör noteras att detta endast innefattar effekten av de som skiftar från resor med bil till kollektivtrafik. Det finns sannolikt en förhållandevis stor effekt som inte fångas i modellberäkningarna till följd av att personer som tidigare rest med bil börjar resa med gång och cykel, med positiva hälsoeffekter som följd av förändringar i förmånsbeskattningen av bilar och/eller parkeringsplatser. Samtidigt finns det också en möjlig negativ effekt om personer som tidigare rest med gång och cykel börjar resa kollektivt, till följd av att förmånsbeskattningen på kollektivtrafikkort försvinner.

5.5 SKATTEBORTFALL

Fullständig beskattning av förmånsbil

Av räkneexemplen för exempelbilar i avsnitt 3.3 framgår att förmånsbilisterna betalar skatt på ett belopp som är mellan 12 och 34 procent, eller mellan 11 000 och 19 400 kronor per år, lägre än den faktiska kostnaden för bilen. Det ligger i nivå med en tidigare utredning från Ekonomistyrningsverket som uppskattar att kostnaden för att ha förmånsbil för många bilmodeller ligger mellan 10 000 och 20 000 kronor lägre per år.

Baserat på genomgången av förmånsvärden jämfört med löneavdrag för förmånsbilar inom WSP framgår att förmånsvärdena för att motsvara löneavdragen borde ligga på cirka 1000 kronor ytterligare mer per månad, det vill säga cirka 12 000 kronor per år.

Vid en marginalsatt på 32 procent (motsvarande en medelinkomst, 34 600 kronor per månad) blir skattebortfallet 48,3 procent av förmånsvärdesdifferensen. Detta innebär att skattesubventioneringen är cirka 5 800 kronor per år och person som har förmånsbil.⁹⁹ Full förmånsbeskattning skulle öka skatteintäkterna med samma summa, endera genom att personer skulle avstå från förmånsbil och därmed få en högre beskattningsbar inkomst eller genom ökade skatteintäkter från förmånsbeskattningen.

Med högre inkomst och därmed högre marginalsatt blir skattebortfallet högre. Vid en marginalsatt på 55 procent (från 53 367 kr/månad) blir skattebortfallet 65,8 procent. Personen som har förmånsbil subventioneras då genom att skatten sänks med 7 900 kronor per år. Om personen förmånsbeskattas fullt ut skulle skatteintäkterna öka med lika mycket genom arbetsgivaravgift och löneskatt.

År 2018 fanns det totalt 299 662 förmånsbilar (med ett genomsnittligt årligt förmånsvärde på 41 900 kronor). I beräkningarna antas att ungefär hälften av de som har förmånsbil har den lägre och hälften den högre marginalsatten, vilket ger ett totalt skattebortfall på cirka två miljarder

⁹⁷ Detta har bedömts vara en rimlig approximation, eftersom de grundläggande principerna, samt beräkningsmetodiken för QALY:s respektive DALY:s är snarlika (Sassi, 2006) (Feng, Kim, Cohen, Neumann, & Ollendorf, 2020). Beräkningarna är dock överslagsmässiga och resultaten bör därmed tolkas med försiktighet.

⁹⁸ $1\,068 * 2\,500\,000$

⁹⁹ $12\,000 * 0,483$

kronor.¹⁰⁰ ¹⁰¹ Detta ligger nära Ekonomistyrningsverkets tidigare bedömning på ett skattebortfall på 1,5–2 miljarder kronor för år 2015.¹⁰²

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

Utifrån beräkningar i avsnitt 4 går det att konstatera att åtgärden medför en ökning med cirka 159 000 dagliga kollektivtrafikresenärer jämfört med nuläget¹⁰³, vilket ger en fingervisning om hur många personer som skulle skaffa månadskort till följd av åtgärden.

Givet de beräkningar som presenteras i Tabell 1 (variant 2) blir bortfallet per kort 243 kronor i marginals katt och 239 kronor i arbetsgivaravgift för en förmån som är värd 1 000 kronor. Med en ökning på 159 000 nya kort blir det totala skattebortfallet 920 miljoner kronor per år¹⁰⁴. Det bör dock noteras att det förutsätter att samtliga förmånstagare har 32 procents marginals katt. Kostnaden för åtgärden skulle sannolikt bli högre givet att cirka 23 procent av personer i åldern 20–64 år tjänar över 450 000 kronor om året.¹⁰⁵

¹⁰⁰ Drygt 67 procent tjänar mer än 400 000 kronor per år, att jämföra med medelinkomsten i Sverige på drygt 415 000 kronor (2018) (SCB, 2020a)

¹⁰¹ $\frac{299\,622}{2} * 5\,800 + \frac{299\,622}{2} * 7900 = 2\,052\,648$

¹⁰² (Ekonomistyrningsverket, 2017)

¹⁰³ $57\,900\,000 / 365 = 158\,630$

¹⁰⁴ $(243 + 239) * 159\,000 * 12$

¹⁰⁵ (SCB, 2020)

5.6 FÖRDELNINGSEFFEKTER

Fullständig beskattning av förmånsbil

Förmånsbilar är betydligt vanligare bland män än bland kvinnor. Exakt hur stor skillnad det är varierar mellan olika underlag, och de underlag som redogjorts för i denna rapport visar på att andelen män av samtliga förmånsbilsinnehavare är mellan 67 och 83 procent. Detta medför att den subvention som dagens förmånsbilssystem innebär, i form av lägre skatt, gynnar män i högre utsträckning än kvinnor.

Dagens förmånsbilssystem kan bara användas av dem som har arbete. Om förmånsbil beskattas som kontant lön kommer åtgärden därför bara att påverka de som har jobb.

Tabell 10: Bilförmåner 2018 per inkomstgrupp (angiven bruttolön)

Angiven bruttolön (kr)	Antal bilförmåner	Andel av förmåner (%)
0–199 999	41 687	13,9
200 000–399 999	56 266	18,8
400 000–599 999	99 753	33,3
600 000–799 999	54 407	18,2
800 000–999 999	21 076	7,0
1 000 000 -	26 473	8,8
Totalt	299 662	100

Som framgår av tabellen ovan har förmånsbilister generellt en förhållandevis hög inkomst. Drygt 67 procent tjänar mer än 400 000 kronor per år, att jämföra med medelinkomsten i Sverige på drygt 415 000 kronor (2018). Förmånsbilssystemet, och den subvention som detta medför nyttjas med andra ord i högre grad av höginkomsttagare. Till detta kommer att skattesubventionen blir större ju högre lön personen har. Som framgår av beräkningarna i avsnitt 5.5 minskas skatten för en medelinkomsttagare (34 600 kr/månad) med 5 800 kronor per år, medan en höginkomsttagare (från 53 367 kr/månad) subventioneras med 7 900 kronor per år.¹⁰⁶

¹⁰⁶ (SCB, 2020a)

Tabell 11: Bilförmåner 2018 per kommungrupp enligt SKR ^{107 108}.

Kategori	Antal bilförmåner 2018	Andel av förmåner (%)
Storstäder och storstadsnära kommuner	148 321	49,63
Storstäder	60 524	20,25
Pendlingskommun nära storstad	87 797	29,38
Större städer och kommuner nära större stad	101 593	33,99
Större stad	65 626	21,96
Pendlingskommun nära större stad	22 537	7,54
Lågpendlingskommun nära större stad	13 430	4,49
Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	48 954	16,38
Mindre stad/tätort	28 397	9,50
Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	10 556	3,53
Landsbygdskommun	7065	2,36
Landsbygdskommun med besöksnäring	2936	0,98
Totalt	298 868	100,00

Av tabellen ovan framgår att förmånsbilar är vanligast i storstäder och större städer, medan de är ovanliga i landsbygdskommuner. Samtidigt är det sannolikt så att dessa kommuner i regel är de med kortast avstånd och störst utbud av kollektivtrafikutbud, vilket tyder på att goda möjligheter att resa på annat sätt än med förmånsbil. Inkomsterna är också i regel högre i dessa kommungrupper.¹⁰⁹

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

Beroende på utformning av kort är det tänkbart att personer som mottar kollektivtrafikkort använder dem på olika sätt, exempelvis börjar resa kollektivt själva (istället för att resa med bil), fortsätter resa kollektivt (men till lägre kostnad) eller att de ger kortet till någon annan, exempelvis en familjemedlem. Svar från Kollektivtrafikbarometern tyder på att cirka 17 procent av respondenterna skulle göra det sistnämnda.¹¹⁰

Vilka fördelningseffekter detta får beror på vilka som nyttjar subventionen. Utifrån befintlig statistik över vilka som reser med kollektivtrafiken idag går det att konstatera att låginkomsttagare, kvinnor och personer bosatta i större städer reser mer med kollektivtrafik än andra. Det är således sannolikt att dessa grupper kommer nyttja subventionen, och således gynnas mer av den.^{111 112}

Åtgärden kan vidare endast nyttjas av de som har ett arbete, varför den gynnar personer i arbete mer än andra grupper. Det bör dock nämnas att kollektivtrafikresandet för många andra grupper, så som barn, äldre och

¹⁰⁷ (SKR, 2020)

¹⁰⁸ (Ynnor, 2020)

¹⁰⁹ (kolada.se, 2020)

¹¹⁰ 4,1 procent har svarat att "Jag skulle ge bort kortet till en familjemedlem/bekant som i dag reser med bil" och 12,6 procent att "Jag skulle ge bort kortet till en familjemedlem/bekant som i dag reser med kollektivtrafiken" (Svensk Kollektivtrafik, 2020).

¹¹¹ (Trafikanalys, 2017)

¹¹² (Svensk Kollektivtrafik, 2020)

studenter, ofta subventioneras på annat vis än genom förmånsbeskattningen.

Eftersom åtgärden medför att personer inte förmånsbeskattas är den slutligen också mer fördelaktig för personer med hög marginalsatt. Det blir således mer förmånligt för höginkomsttagare att nyttja förmånen än för personer med lägre inkomster.

6 SLUTSATSER

I denna rapport har WSP, på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik, analyserat två åtgärder kopplade till beskattningen av två förmåner i transportsystemet, bilar och kollektivtrafikkort.

Vad gäller den första åtgärden, beskattning av förmånsbilar, har åtgärden handlat om att höja förmånsbeskattningen, eftersom denna idag är för låg (förmånsbeskattningen av förmånsbilar). För den sista åtgärden (kollektivtrafikkort) handlar det istället om att sänka förmånsbeskattningen av korten. Motivet till ett sådant förslag som ju bryter mot regeln om neutral beskattning är att vi idag har en liknande skattenedsättning för att premiera val av förmånsbilar med goda miljöegenskaper. Däremot finns idag ingen stimulans inom förmånsbeskattningen för att få människor att välja kollektivtrafik som också är ett färdmedel med goda miljöegenskaper.

Samtliga åtgärder ligger i linje med annan politik på transportområdet, att skatter och avgifter ska användas för att internalisera trafikens externa effekter. Vidare ligger de i linje med de rådande principerna för dagens förmånsbeskattning, det vill säga att förmåner ska beskattas som kontant lön, samtidigt som det inom systemet finns utrymme för att, genom skattelättnader för förmåner, styra mot exempelvis miljövänliga alternativt (eller andra alternativ som har positiva bieffekter, så som personalvård – motivet till att friskvårdsbidrag är skattebefriat).¹¹³ Nedan redogörs för de samlade resultaten för respektive åtgärd, detta följs sedan av en avslutande diskussion utifrån dessa resultat.

Fullständig beskattning av förmånsbil

Dagens system för förmånsbil har sitt ursprung i att vissa yrkesgrupper behöver bil i sitt arbete. Personer som har dessa yrken kan därmed erbjudas att använda bilen privat (som en förmån) och förmånsbeskattas för detta. Denna beskattning beräknas med hjälp av schabloner, vilka syftar till att förenkla beräkningen. Till följd av schablonernas utformning har det uppstått incitament för att ha förmånsbil, även bland de som inte har ett behov av bil i yrket. Dessutom medför systemet att de rörliga kostnaderna minskar för de som har förmånsbilist, även vid fritidsresor, jämfört med om personen hade ägt bilen privat. Sammantaget ökar detta antalet fordonskilometer med bil, med negativa samhällseffekter, så som ökade utsläpp och minskad trafiksäkerhet som följd.

Utifrån antagandena i denna rapport visar beräkningarna att det för lågt satta förmånsvärdet i kombination med att förmånsvärdet är okänsligt för körsträcka medför 1 360 fler bilar, 140 miljoner fler personkilometer och drygt 18 000 ton koldioxidutsläpp jämfört med en beräkning av förmånsvärde som är skattemässigt neutral mellan kontant lön och förmånsbil samt dessutom ger samma körkostnader som privat bilägande. Systemet medför också ett skattebortfall på 1,5–2 miljarder kronor.

Resultaten ovan bygger på schablonmässiga beräkningar, och brister i statistikunderlag medför att det är svårt att på ett exakt sätt uppskatta hur många förmånsbilar som idag innehas till följd av ett för lågt satt förmånsvärde. Det kan finnas fog för att tro att beräkningarna ovan

¹¹³ (Skatteverket, 2020g)

underskattar effekterna av förmånsbilssystemet då de skattningar som gjorts i denna rapport bygger på en ganska låg gräns för antalet mil som körs i tjänsten (under 300 mil per år), samtidigt som bedömningen försvåras av att det finns incitament i regelsystemet som troligen innebär att personer som innehar förmånsbil kör mer i tjänsten än de annars skulle ha gjort. Detta gäller sannolikt inte bara de personer som kör relativt lite i tjänsten, utan också personer som kör mycket, men som tack vare hur systemet är utformat har incitament att köra ännu mer.¹¹⁴

Tillgänglig statistik visar att det framförallt är höginkomsttagare, män och personer som bor i storstäder som skattesubventioneras inom ramen för förmånsbilssystemet. Sättet som förmånsvärdet beräknas medför dessutom att personer med hög inkomst, och därmed hög marginalsatt, subventioneras mer än personer med lägre inkomster.¹¹⁵ Att förmånsbilar är vanligast i och kring större städer tyder också på att förhållandevis många av de resor som görs med förmånsbil, skulle kunnat göras med andra färdmedel, så som kollektivtrafik, eftersom det ofta finns god tillgång till kollektivtrafik i dessa områden. De negativa konsekvenserna av ökat bilresande är dessutom större i tätbefolkade miljöer, exempelvis till följd av ökade utsläpp av lokala luftföroreningar och ökad trängsel. Paralleller finns till reseavdraget¹¹⁶, som även det är en subvention av resande som i huvudsak används av privilegierade grupper i och kring storstäderna.^{117 118}

Till detta kommer att styrningen mot miljöbilar inom förmånsbeskattningssystemet är inkonsekvent av flera skäl, dels saknas motsvarande styrning för att resa på ett miljövänligt sätt med andra färdmedel än bil, det finns således endast en styrning för bilister att resa med en mer miljövänlig bil, men inte mot att resa med exempelvis kollektivtrafik, gång eller cykel. Dessutom medför styrningen att miljöbilar är mer subventionerade inom ramen för förmånsbilssystemet än de är för andra bilköpare. Riksrevisionen har exempelvis beräknat att den samhällsekonomiska kostnaden per kilo koldioxid är drygt 40 procent högre för att subventionera ytterligare en miljöbil som förmånsbil, jämfört med en privatägd bil, något som bidrar till att göra miljöstyrmedlen mindre kostnadseffektiva.¹¹⁹

Vi har i denna rapport översiktligt beräknat effekter på trafikarbete och de utsläpp som dagens beskattning av bilförmån ger jämfört med ett scenario där beskattningen är helt neutral mellan lön och bilförmån. Jämfört med vägtrafikens samlade utsläpp är effekten modest, huvuddelen av den biltrafik som sker med förmånsbilar idag skulle förmodligen ske även om beskattningen av förmånsbilar ökade, endera med en högre beskattad förmånsbil eller med en privatägd bil. Men de samhällsekonomiska kostnaderna för en icke-neutral beskattning består inte bara av miljöeffekter utan också av att konsumtionen snedvrids. En större andel av resurserna

¹¹⁴ I dagsläget finns exempelvis en möjlighet för personer som kör över 3 000 mil i tjänsten att sänka förmånsvärdet med 75 procent (Skatteverket, 2020k).

¹¹⁵ För en medelinkomsttagare (34 600 kr/månad) minskas skatten med 5 800 kronor per år, medan en höginkomsttagare (från 53 367 kr/månad) subventioneras med 7 900 kronor per år (SCB, 2020a).

¹¹⁶ I sammanhanget bör det också noteras det i den utredning kring ett reformerat reseavdrag (SOU, 2019:36) som nyligen genomförts föreslås att avdraget för arbetsresor med förmånsbil och egen bil som används i tjänsten avskaffas och att dessa resor kommer i stället att omfattas av skattereduktionen för arbetsresor. Detta innebär ytterligare skattelättnader för personer som använder förmånsbil jämfört med nuvarande system (Trafikanalys, 2020).

¹¹⁷ (WSP, 2012)

¹¹⁸ (Svensk Kollektivtrafik, 2019)

¹¹⁹ (Riksrevisionen, 2020)

läggs på bilnehav än vad som annars skulle vara fallet. Eftersom förmånsvärdet är lika högt för en helt ny bil som för en äldre bil driver också den schablonmässiga beräkningen fram en snabbare omsättning av förmånsbilar än vad som skulle vara fallet om förmånsvärdet låg närmare individens värdering. En intressant fråga som inte berörs i denna rapport är i vilken utsträckning som förmånsbeskattningens utformning flyttar efterfrågan från nyare begagnade bilar till nyregistrerade bilar och därmed bidrar till den växande exporten av nyare begagnade bilar från Sverige.¹²⁰ Detta kan vara en förklaring till den omfattande exporten av nyare laddbara bilar, där nedsättningen av förmånsvärdet rimligen bör rikta efterfrågan på laddbara bilar från begagnatmarknaden till förmånsbilsmarknaden. Detta är en fråga som behöver studeras närmare. Ytterligare en fråga som ligger utanför denna rapport är hur beskattningen av förmånsbilar fungerar tillsammans med andra regleringar såsom gränsen för skattefri bilersättning och reseavdrag. Att bara förändra ett av styrmedlen kan ge incitament som inte ligger i linje med styrmedlets syfte. Förslag om att göra reseavdraget färdmedelsneutralt och därmed ge samma ersättning för arbetsresor med förmånsbil som med egen bil kan exempelvis öka förmånsbilens attraktivitet ytterligare.¹²¹

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

Som redan nämnts finns det inom ramen för förmånsbilssystemet en styrning mot mer miljövänliga bilar, i form av sänkt förmånsskatt. Motsvarande subvention saknas i dag för personer som reser med andra mer miljövänliga alternativt, så som kollektivtrafik. Därför har borttagen förmånsbeskattning på kollektivtrafik analyserats.

De modellkörningar som gjorts visar att borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort skulle öka resandet med kollektivtrafik med drygt 934 000 personkilometer, eller 5,5 procent per år. Bilresandet skulle samtidigt minska med 187 000 personkilometer, eller 0,4 procent. Detta skulle i sin tur minska av utsläppen med drygt 28 000 ton koldioxid, eller 0,6 procent. Det minskade trafikarbetet med bil skulle även leda till en årlig minskning av trafikolyckorna med färre dödade (0,5 per år) och färre skadade (drygt 12 allvarligt skadade och 66 lindrigt skadade per år), till ett samhällsekonomiskt värde av drygt 657 miljoner kronor.

Kostnaden för åtgärden (det totala skattebortfallet) bedöms bli cirka 920 miljoner kronor per år¹²². Det bör dock noteras att detta är en grov uppskattning baserat på ett kortpris på 1000 kr per månad samt att samtliga förmånstagare har 32 procents marginalskatt. Kostnaden för åtgärden skulle sannolikt bli högre givet att cirka 23 procent av personer i åldern 20–64 år tjänar över 450 000 kronor om året.¹²³

Som diskuteras ovan, när det gäller förmånsbil, innebär en subvention av bilnehav att det läggs större resurser på bilinköp än vad som annars skulle vara motiverat. Motsvarande gäller även med en subvention till kollektivtrafik genom den analyserade åtgärden. För kollektivtrafik kan detta vara mer

¹²⁰ Trafikanalys har i flera rapporter studerat frågan, se t ex <https://www.trafa.se/vagtrafik/fortsatt-hog-export-av-begagnade-personbilar-2019-9155/>

¹²¹ Idag är den avdragsgilla kostnaden för arbetsresor med förmånsbil lägre än med privatägd bil för att kompensera för det faktum att körkostnaden är lägre med förmånsbil.

¹²² $(243 + 239) * 159\,000 * 12$

¹²³ (SCB, 2020)

motiverat, med tanke på de externaliteter¹²⁴ som finns, samtidigt finns det risk att det ökar resandet med kollektivtrafik på bekostnad av andra färdmedel som också har positiva externaliteter, så som gång och cykel.

Avslutande diskussion

De åtgärder som analyserats i denna rapport ligger väl i linje med annan politik på transportområdet och med de rådande principerna inom förmånsbeskattningen. Vad gäller att beskatta förmånsbil handlar det i huvudsak om åtgärder som medför att dessa förmåner beskattas så som det ursprungligen var tänkt, det vill säga utifrån deras marknadsvärde. Detta borde vara okontroversiellt. Dessutom gynnar dessa subventioner höginkomsttagare mer än personer med låga eller genomsnittliga inkomster, vilket gör dem än mindre motiverade ur ett fördelningspolitiskt perspektiv. Totalt tyder beräkningarna i denna rapport på att de potentiella ökade skatteintäkterna från fullständig beskattning av förmånsbilar uppgår till 1,5-2 miljarder kronor.

Borttagen förmånsbeskattning av kollektivtrafik skulle istället medföra att en subvention som liknar den som finns för miljöbilar inom ramen för förmånsbilssystemet införs för kollektivtrafikresor. Den beräknade kostnaden för åtgärden uppgår till cirka 920 miljoner kronor, att jämföra med 872 miljoner kronor i positiv samhällsnytta¹²⁵ till följd av minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet. Till detta kommer flera andra positiva nyttoeffekter, så som ökat aktivt resande med gång och cykel i anslutning till kollektivtrafiken samt bättre framkomlighet och minskad trängsel i transportsystemet. En sådan subvention är med andra ord inte orimlig utifrån de positiva effekter som en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik bidrar med. I likhet med förmånsbil skulle subventionen endast gynna personer som har arbete, och medför precis som annan nedsättning av förmånsskatt en större subvention till dem med högre inkomster, till följd av att dessa har högre marginalskatt. Resultaten utifrån den analys som gjorts i denna rapport tyder med andra ord på att ytterligare subventioner till kollektivtrafiken kan vara motiverade i vissa lägen, något som också påvisats i andra rapporter.¹²⁶ Huruvida förändringar i förmånsbeskattningssystemet är det optimala sättet att införa dessa subventioner och uppmuntra till ett ökat kollektivtrafikresande samt ett minskat bilresande, bör dock studeras vidare.

Sammantaget medför samtliga analyserade åtgärder ökat trafiksäkerhet och en minskning av utsläppen av koldioxid, vilket ligger väl i linje med de övergripande transportpolitiska målen. Den totala utsläppsminskningen uppgår till 200 000 ton, eller drygt en procent av utsläppen från inrikes transporter (16 463 000 ton 2018).¹²⁷ Även om en procent kan tyckas relativt lite, sett till de totala utsläppen från transportsektorn, så bör det understrykas att samtliga föreslagna åtgärder kan betraktas som förhållandevis enkla att genomföra jämfört med många andra miljöåtgärder inom transportsektorn. Detta eftersom kostnaden för att förändra eller säkerställa följsamhet till regelverk är relativt sett liten, jämfört med exempelvis investeringar i

¹²⁴ Externaliteter, eller externa effekter, är en benämning på de positiva eller negativa effekter som kan uppstå till följd av de val en konsument gör, men som denna inte tar hänsyn till när den gör valen. Inom transportsektorn kan ett exempel på en negativ externalitet vara utsläppen eller trängseln som en bilresa ger upphov till. En överflyttning från bil till kollektivtrafik minskar således de negativa externaliteter.

¹²⁵ Om den senaste koldioxidvärdering används, se även avsnitt 5.2.

¹²⁶ (Jansson, Lang, Pyddoke, & Halldin, 2018)

¹²⁷ (Naturvårdsverket, 2020)

infrastruktur eller fordon. Som jämförelse kan påpekas att de infrastrukturåtgärder som föreslås i Trafikverkets förslag till nationell plan 2018–2029 sammantaget minskar utsläppen från trafiken med drygt en procent.¹²⁸

¹²⁸ (Trafikverket, 2018b)

7 REFERENSER

- Dickinson, J., & Wretstrand, A. (2015). *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel - En kunskapsöversikt*. K2 Research.
- Ekonomistyrningsverket. (2017). *Prognos - Statens budget och de offentliga finanserna*. ESV 2017:44.
- ESO. (2019). *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken*. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2019:5.
- Feng, X., Kim, D., Cohen, J., Neumann, P., & Ollendorf, D. (2020). Using QALYs versus DALYs to measure cost-effectiveness: How much does it matter? *International Journal of Technology Assessment in Health Care*, 1-8.
- Folkhälsomyndigheten. (2018-08-15). *Rekommendationer samt Fysisk Aktivitet*. Hämtat från www.folkhalsomyndigheten.se.
- Hamilton, C., & Braun Thörn, H. (2013). *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*. CTS.
- IVL. (2017). *Småreformer för miljöanpassat resande - Förslag till nationella åtgärder som kan genomföras inom nuvarande lagstiftning*.
- Jansson, K., Lang, H., Pyddoke, R., & Halldin, C. (2018). *Bör kollektivtrafik subventioneras?* VTI rapport 965, Linköping.
- Klimatpolitiska rådet. (2019). *2019 - Klimatpolitiska rådets årsrapport*.
- kolada.se*. (2020). Hämtat från Kolada, Fri sökning, Medianinkomst, kr/inv 20+ per kommungrupp (2018): <https://www.kolada.se/verktyg/fri-sokning>
- Linköpings kommun. (2020). *Förvärvsarbetande 18-69 år efter tid, typ, område, kön och bilförmån*. Hämtat från <http://statistik.linkoping.se/>: http://statistik.linkoping.se/PXWeb/pxweb/sv/Samlad_planering/Samlad_planering__Arbete_Tillvaxt/kbi8470.px/
- Naturvårdsverket. (2018). *Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle*. PM 2018-01-31 NV-03775-17.
- Naturvårdsverket. (2020). *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter*. Hämtat från naturvardsverket.se: <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>
- Naturvårdsverket. (2020). *Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet*. NV-02575-19.
- Riksrevisionen. (2020). *Statliga åtgärder för fler miljöbilar*. RiR 2020:1.
- Sassi, F. (2006). Calculating QALYs, comparing QALY and DALY calculations. *Health Policy and Planning*, 402-408.
- SCB. (2020). *Sammanräknad förvärvsinkomst 2018 – inkomstklasser*. Hämtat från scb.se: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/inkomster-och-skatter/pong/tabell-och->

diagram/inkomster--individer-riket/sammanraknad-forvarvsinkomst-2018--inkomstklasser/

- SCB. (2020a). *Medellöner i Sverige*. Hämtat från scb.se:
<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/medelloner-i-sverige/>
- SCB. (2020b). *Kommunalskatterna*. Hämtat från scb.se:
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunala-sektorn/kommunalskatterna/>
- SFS. (1999:1229). *Inkomstskattelag 9 kap.* Svensk Författningssamling.
- Skatteverket. (2020a). *Förmåner*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner.4.3a2a542410ab40a421c80001009.html>
- Skatteverket. (2020b). *Principer för beskattning av förmåner*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2020.3/351724.html>
- Skatteverket. (2020c). *Julklappar och andra gåvor till anställda*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/gavor.4.7459477810df5bccdd4800014379.html>
- Skatteverket. (2020d). *Personalvårdsförmån, motion och friskvård*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/personalvardmotionochfriskvard.4.7459477810df5bccdd4800014540.html>
- Skatteverket. (2020e). *Arbetsgivaravgifter*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/arbetsgivare/arbetsgivaravgifterochskatteavdrag/arbetsgivaravgifter.4.233f91f71260075abe8800020817.html>
- Skatteverket. (2020f). *Parkering och garageplats*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilforman/parkeringochgarageplats.4.18e1b10334ebe8bc80002459.html>
- Skatteverket. (hämtat 2020-04-23 2020g). *Personalvårdsförmån, motion och friskvård*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/personalvardmotionochfriskvard.4.7459477810df5bccdd4800014540.html>
- Skatteverket. (2020h). *Drivmedelsförmån*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilforman/drivmedelsforman.4.18e1b10334ebe8bc80001468.html>
- Skatteverket. (hämtat 2020-04-23 2020i). *Listor över nybilspriser*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formaner/bilar>

- ochbilforman/foreskriftermednybilspriser.4.d5e04db14b6fef2c8695f6.html
- Skatteverket. (2020j). *Rättslig vägledning - Bilförmån*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/321424.html#h-Miljobil>
- Skatteverket. (2020k). *Bilförmån*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/formanerbilforman.4.7459477810df5bccdd4800012339.html>
- Skatteverket. (2020l). *marginalskatt*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/sabeska ttasdinlon/marginalskatt.4.61589f801118cb2b7b280006375.html>
- Skatteverket. (2020m). *Arbetsresor med bil*. Hämtat från skatteverket.se:
<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2015.3/326311.html#h-300-mil>
- SKR. (2020). *Kommungruppsindelning 2017*. Hämtat från Sveriges Regioner och Kommuner:
<https://skr.se/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html>
- SoU. (1999:94). *Förmåner och ökade levnadskostnader, SOU 1999:94*. Regeringskansliet 01 augusti 1999.
- SOU. (2013:84). *Fossilfrihet på väg*. Regeringskansliet.
- SOU. (2019:36). *Skattelättnad för arbetsresor - En avståndsbaserad och färdmedelsneutral*. Regeringskansliet.
- Stockholms stad. (2020). *Taxeområden och avgifter*. Hämtat från <https://parkering.stockholm/>: <https://parkering.stockholm/betalaparkering/taxeomraden-avgifter/>
- Svensk Kollektivtrafik. (2019). *PM - Förslag till reformerat reseavdrag*.
- Svensk Kollektivtrafik. (2020). *Kollektivtrafikbarometern 2020*. Utdrag av svarsunderlag från pågående undersökning.
- Trafikanalys. (2017). *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016*. Trafikanalys Statistik 2017:13.
- Trafikanalys. (2017-03-16). *Nationella resvaneundersökningen 2011-2016 (RVU)*. Rådata från Trafikanalys, bearbetat av WSP.
- Trafikanalys. (2018-07-09). *Vägtrafikskador*. Hämtat från www.trafikanalys.se: <https://www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/>
- Trafikanalys. (2020). *Körsträckor 2019*. Statistik 2020:11.
- Trafikanalys. (2020). *Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36*. Rapport 2020:8.
- Trafikverket. (2012). *Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil - En undersökning av arbetet i tio svenska kommuner*. 2012:127.
- Trafikverket. (2018a). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.1*. Trafikverket, version 6.1 2018-04-01.

- Trafikverket. (2018b). *Samlad effektbedömning av förslag till nationell plan och länsplaner för transportsystemet 2018–2029*. TRV 2017/32405.
- Trafikverket. (2018c). *Reviderade prognoser för person- och godstransporter 2040 - efter beslutad nationell plan för transportsystemet 2018-2029*. rev. 2018-11-15.
- Trafikverket. (2019). *Beslut om ny version av ASEKs rekommendationer - ASEK 7.0*. TRV 2019/14993.
- Trafikverket. (2020). *Beskrivning av Scenariooverktyget - Verktygets uppbyggnad, antaganden och effektsamband*. Underlag till Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag.
- Trafikverket. (2020). *Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019 - men takten behöver öka för att nå 2030-målet*. PM 2020-02-24.
- Trafikverket. (2020b). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0*.
- Transportstyrelsen. (2020). *Bonus malus-system för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar*. Hämtat från transportstyrelsen.se: <https://www.transportstyrelsen.se/bonusmalus>
- Transportstyrelsen. (2020). *Bonus malus-system för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar*. Hämtat från transportstyrelsen.se: <https://www.transportstyrelsen.se/bonusmalus>
- Transportstyrelsen. (2020). *Statistik över koldioxidutsläpp 2018*. Hämtat från transportstyrelsen.se: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Statistik-over-koldioxidutslapp/statistik-over-koldioxidutslapp-2018/>
- WHO. (2018-08-15). Hämtat från http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_inactivity/en/
- WSP. (2012). *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter - Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?* Forskningsprojekt finansierat av Energimyndigheten.
- WSP. (2016). *Metod för DALY-beräkningar i transportsektorn*. Trafikverket, TRV 2014/44017.
- WSP. (2018a). *Kostnadseffektiv styrning mot lägre utsläpp? Kostnadseffektivitet hos styrmedel för minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn*. Uppdrag åt Trafikanalys.
- WSP. (2018b). *Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna*. WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik.
- WSP. (2020). *Statistik över förmånsbilstagare på WSP Sverige AB*.
- Ynnor. (2013). *Beskattning av förmånsbilar - underlag till utredningen om fossilfri fordonsflotta i Sverige*. Reviderad version 2013-05-07.
- Ynnor. (2020). *Statistik över förmånsbilar*, hämtad från SCB, tillhandahållet av Ynnor.

8 BILAGA – SAMPERSMODELLERING

I följande avsnitt redogörs för antaganden och modellering av åtgärden för kollektivtrafik i Sampers.

8.1 BORTTAGEN FÖRMÅNSBESKATTNING AV KOLLEKTIVTRAFIKKORT

Antaganden

Marginalskatten med avseende på kollektivtrafikkort antas vara 32 procent, i likhet med vad som beskrivs i avsnitt **Fel! Hittar inte referenskälla.** ovan. I modelleringen antas åtgärden vara kostnadsneutral för arbetsgivarna, vilket medför att arbetstagaren betalar motsvarande 51,7 procent av kortets kostnad, enligt den beräkning som beskrivs ovan.

I modelleringen antas vidare att de kollektivtrafikkort som arbetstagare får som förmån motsvarar vanliga periodkort. De antas med andra ord kunna används till alla typer av resor, inte bara arbetsresor.

Modellering

Vid modelleringen har de två delmodellerna Samm och Palt i Sampers, vilka motsvarar Mälardalen och Norrland, använts. Effekterna har därefter skalats upp till hela riket och fördelats på alla län.

Den huvudsakliga åtgärden i Sampers är att de så kallade prismatriserna, det vill säga priset för resor med periodkort, har multiplicerats med 0,52, baserat på det ovannämnda faktum att åtgärden medför en besparing motsvarande 51,7 procent för arbetstagarna.

För kategorin *övriga resor* antas det i Sampers att marginalkostnaden är noll kronor för den som har ett periodkort. Detta motsvarar att den som har ett köpt ett månadskort, exempelvis för arbetspendling, också gör gratis övriga resor (exempelvis fritidsresor). För varje regional delmodell i Sampers finns tabeller med områdesspecifika värden för andel övrigresenärer som har ett periodkort, och därmed reser gratis. Detta eftersom den vanligaste typen av kort som ovannämnt är sådana som medger fria resor inom ett visst område, exempelvis en stad eller region. Med andra ord antas exempelvis en person som köpt ett månadskort för att resa till sitt arbete även resa kostnadsfritt på sina fritidsresor. När åtgärden införs kommer fler personer att köpa månadskort, vilket leder till fler kostnadsfria övriga resor. Tabeller med områdesspecifika värden för andel övriga resor är dock fasta, och påverkas ej av priset på kollektivtrafikkort i modellen. Detta har därför justerats genom att beräkna ett vardagsmedeldygn med åtgärden (ingen förmånsbeskattning). Därefter beräknas en procentuell skillnad av modellberäknat antal resor för detta dygn, jämfört med ett scenario utan åtgärden. Andelen övriga resenärer har sedan justerats (ökats) med den skillnaden, varefter den huvudsakliga körningen med åtgärden (ingen förmånsbeskattning) samt justerat antal gratis övriga resor har gjorts. Detta har medfört att tabellerna för modellen Samm har ökats med 11,3 procent och för modellen Palt med 19,7 procent.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

