

PM 2017:84 RV (Dnr 110-563/2017)

Ändrad beräkning av bilförmån

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid den 5 maj 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Ändrad beräkning av bilförmån” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

I promemorian föreslås vissa justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet med anledning av att det föreslås införas ett nytt så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus).

Förslaget innebär att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. Fordonsskatten ska i stället tillkomma som en ytterligare post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet vid beräkningen av förmånsvärdet.

Finansdepartementet har remitterat ”Ändrad beräkning av bilförmån” till Stockholms stad för yttrande. Förslaget finns att läsa på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret anför att den föreslagna förändringen i beräkning av bilförmån torde få en positiv effekt för miljön och som väl ligger i linje med stadens miljöpolitiska ambitioner. Vidare skriver stadsledningskontoret att eftersom fordonsskatten i med förslaget blir en funktion av koldioxidutsläpp och bränsletyp innebär detta att det blir en direkt koppling mellan en bils miljöpåverkan och det förmånsvärde den betingar.

Mina synpunkter

Idag är bilismen en starkt bidragande orsak till klimatutsläpp, en ökad trängsel i gaturummet samt luftföroreningar och buller. Den i Stockholm fortsatt starka trenden med en ökande biltrafik måste brytas om staden alls ska kunna nå målet om ett fossilbränslefritt samhälle. För den omställningen behöver staden fortsatt fatta rätt strategiska beslut och ges tillgång till fler verktyg.

En ändrad beräkning av bilförmånen kommer tillsammans med bonus malus-systemet föra över en del av de verkliga kostnaderna på bilisterna själva och därigenom ha en dämpande effekt på marknaden, något som behövs då bilförsäljningen slår nya rekord varje år. Eftersom fordonsskatten i och med förslaget blir en funktion av koldioxidutsläpp och bränsletyp innebär det en direkt koppling mellan en bils miljöpåverkan och det förmånsvärde den betingar.

Tillgången till förmånsbil kan i Stockholm enligt Ekonomistyrningsverket innebära en ”vinst” på uppemot 60.000 kronor per år, jämfört med att privat betala för bil, p-plats eller garage och trängselskatt. Det är också de med hög inkomst som gynnas mest av dagens system.

Tidigare undersökningar av effekterna av just trängselskatt har visat att cirka 40 procent av alla personbilar som passerar stationer där trängselskatt tas ut ägs av företag. En del av de här bilarna är förmånsbilar och en del är olika typer av yrkes- och tjänstetrafik. Uppföljning efter tidigare höjningar av trängselskatten har visat att de privatägda bilarnas passager minskat där ekonomiska incitament verkar ha en dämpande effekt.

Jag välkomnar därför detta förslag från Regeringen och tror att det kan bidra till Stockholms arbete och omställning till det hållbara samhället.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Ändrad beräkning av bilförmån” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 27 april 2017

KATARINA LUHR

Bilaga

Ändrad beräkning av bilförmån

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag till beslut bifalls delvis.
2. Därutöver anføres följande.

Moderaterna och Alliansen har på nationell nivå länge drivit på för att ett nytt bonus–malus-system ska införas i syfte att påskynda omställningen av fordonsflottan för att därigenom bryta transportsektorns fossilberoende och minska utsläppen. Tyvärr har den rödgröna regeringen dragit frågan i långbänk.

Vi anser att tempot i omställningen av fordonsflottan måste höjas, men detta har snarare bromsats av Socialdemokraterna. Som en konsekvens av regeringens politik blev det till exempel 20 000 kronor dyrare att köpa en laddhybrid från och med den 1 januari 2016, vilket resulterade i att försäljningen störtade i början av året. Ett bonus-malus-system där mer miljöanpassade fordon premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre fordonsskatt är ett steg i rätt riktning.

Det finns dock inget enskilt drivmedel kommer att klara att ställa om Sveriges transportsektor på egen hand fram till 2030. Såväl el som biobränslen kommer att behövas och dessa är även lämpade för olika typer av transporter. 2015 sjönk de klimatpåverkande utsläppen med blott en procent, vilket understryker behovet av att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan. Transportsektorn står nämligen för omkring en tredjedel av de svenska klimatpåverkande utsläppen.

Den remiss som Stockholms stad fått att svara på från finansdepartementet är ett litet steg i rätt riktning – det utgår ifrån Alliansens supermiljöbilspremie och bygger vidare på dagens system med en koldioxiddifferentierad fordonsbeskattning. Samtidigt är vi bekymrade över att förslaget bland annat riskerar att alltför ensidigt premiera elfordon. Det är viktigt att ett nytt bonus–malus-system utformas med beaktande också av förnybara drivmedels klimatnytta. Vi vill även kombinera bonus–malus-systemet med en reduktionsplikt, det vill säga ett system som grundas på drivmedlens klimatprestanda och baseras på hur stora reduktioner av utsläpp av växthusgaser som drivmedlet ger upphov till. Genom successivt ökad inblandning av biodrivmedel minskar de fossila koldioxidutsläppen fram till 2030.

Vad gäller trängselskatten ställer vi oss i detta sammanhang kritiska till regeringens allmänna tendens att vilja förmånsbeskatta i allt större utsträckning. Det finns en uppenbar risk att förslaget kommer att drabba enskilda stockholmare genom vad som i praktiken blir en dubbelbeskattning. Ökad förmånsbeskattning inom allt fler sektorer, exempelvis av privata sjukvårdsförsäkringar, är en uppenbar strategi från Socialdemokraterna att höja världens högsta skatter ytterligare. Vi anser tvärtom att förmånsbeskattningen på sikt bör slopas helt. Det är i grunden positivt med arbetsgivare som, utöver ekonomisk ersättning i form av lön, attraherar arbetskraft genom olika förmåner som också gynnar tjänstesektorn.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Markus Nordström (alla M) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Björn Ljung (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag till beslut bifalls delvis.
2. Därutöver anfördes följande.

Ökad miljö- och klimatstyrning

Utsläppen från transportsektorn måste minska och åtgärder krävs för att nå det långsiktiga målet om en fossilfri fordonsflotta. Vi utgår från principen att förorenaren ska betala och vi vill ha en ekonomisk styrning som sker på ett kostnadseffektivt och långsiktigt sätt.

Höjt förmånsvärde för icke-miljöbilar

Regeringen vill förlänga nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar. Liberalerna vill göra mer. Vi föreslår att förmånsvärdet av bilar som inte är miljöbilar höjs med 20 procent eller maximalt 16 000 kronor per år.

På värdet av förmånen betalas socialavgifter i form av arbetsgivaravgifter och egenavgifter och individen betalar inkomstskatt. En höjning av förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar innebär att individens beskattningsbara inkomst ökar. De offentliga finanserna påverkas därmed positivt av ökad intäkt från både inkomstskatt och arbetsgivaravgifter. Samtidigt blir företagets bolagsskatt lägre. Enligt Skatteverkets redovisning av statistik över antalet förmånsbilar uppgick antalet år 2014 till 245 990. Av dessa utgjorde miljöbilarna 11 procent. Det samlade beskattningsbara värdet av förmånsbilar var samma år drygt 9,8 miljarder kronor. Förändringen beräknas stärka statens finanser med 600 miljoner kronor under inkomsttitel 1210 Arbetsgivaravgifter och försvaga statens finanser med 400 miljoner kronor under inkomsttitel 1320 Skatt på företagsvinster. Förslaget förstärker kommunernas

finanser med 600 miljoner kronor.

Liberalerna avvisar också förslaget om att sätta ned förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Förändringen stärker statens finanser med 100 miljoner kronor under inkomsttitel 1210 Arbetsgivaravgifter. Även kommunernas finanser förstärks med 100 miljoner kronor.

Omvänd miljöbilsbonus

Liberalerna föreslår vidare en reformering av miljöbilsbonusen. Enligt principen om att förorenaren ska betala föreslår vi en omvänd miljöbilsbonus. Miljöbilsbonusen bör utformas såsom en förhöjd skatt på bilar med negativ klimatpåverkan, i stället för en särskild premie på bilar med låg klimatpåverkan. Liberalerna föreslår därför en omvänd miljöbilsbonus där bilar som inte skulle vara berättigade för en miljöbilspremie enligt gällande regelverk skulle få en förhöjd fordonsskatt med 2 000 kronor per år under de första fem åren. Detta stärker statens finanser med 2 210 miljoner kronor under inkomsttitel 1470 Skatt på vägtrafik. Förändringen leder också till att kommunernas finanser försvagas med 100 miljoner kronor, för vilket de kompenseras. Sammantaget bedöms dessa förslag stärka statens finanser med ca 1 200 miljoner kronor år 2017.

Remissammanställning

Ärendet

I promemorian föreslås vissa justeringar i bestämmelserna om beräkning av bilförmånsvärdet med anledning av att det föreslås införas ett nytt så kallat bonus-malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus).

Förslaget innebär att fordonsskatt inte ska ingå i prisbasbeloppsdelen vid den schablonmässiga beräkningen av förmånsvärdet. Fordonsskatten ska i stället tillkomma som en ytterligare post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet vid beräkningen av förmånsvärdet.

Finansdepartementet har remitterat ”Ändrad beräkning av bilförmån” till Stockholms stad för yttrande. Förslaget finns att läsa på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige beslutade under 2016 om stadens Strategi för fossilbränslefritt Stockholm 2040. En viktig del av strategin är vägtransporternas klimatomställning där hållbara biobränslen har en tydlig roll att fylla.

Den föreslagna förändringen i beräkning av bilförmån torde få en positiv effekt för miljön och som väl ligger i linje med stadens miljöpolitiska ambitioner. Den föreslagna förändringen av bilförmånsberäkningen kommer innebära att förmånsvärdet bestäms av bilens fordonsskatt. En bil med högre fordonsskatt kommer få ett högre förmånsvärde jämfört med en bil som i alla andra relevanta avseenden är lika. Eftersom fordonsskatten i med förslaget blir en funktion av koldioxidutsläpp och bränsletyp innebär detta att det blir en direkt koppling mellan en bils miljöpåverkan och det förmånsvärde den betingar.

Stadsledningskontoret ställer sig också positiv till promemorians förslag om att förmån av betald trängselskatt, vägbro och färjeavgift inte ska ingå i det schablonmässigt beräknade förmånsvärdet. Istället skall denna förmån beräknas till marknadsvärdet. Förslaget innebär att det skapas ett ekonomiskt incitament för förmånstagaren vid passage genom en betalstation. Förslaget ligger också i linje med stadens syfte med trängselskatt, nämligen att förbättra framkomligheten och miljön i de områden som omfattas av den. Utöver vad som sagts ovan kan också regeringen med fördel överväga om även förmån av fri parkering ska beräknas till marknadsvärdet då denna förmån kan uppgå till betydande belopp.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att remissen om promemorian ”Ändrad beräkning av bilförmån” anses besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.