**Chockhöjd skatt slår mot miljö och företagande**

**Regeringens förslag innebär en skattechock för de stora grupper som är beroende av bilen i jobbet, påpekar moderater.**

Resor och transporter är nödvändiga för att många företag ska kunna bedriva sina verksamheter. Därför väljer en del arbetsgivare att tillhandahålla tjänstebilar som passar för de anställdas arbetsuppgifter.

Tjänstebilar får även användas privat, men när de används mer än tio gånger eller kör mer än 100 mil per år av en anställd, uppstår en skattepliktig förmån som beskattas med inkomstskatt och arbetsgivaravgifter. Hur mycket skatt som ska betalas påverkas av bland annat nypriset, om bilen klassas som miljöbil och en rad andra faktorer.

Nu vill regeringen och samarbetspartierna C och L radikalt försämra reglerna kring tjänstebilar. Man vill för det första höja förmånsvärdet för alla nya tjänstebilar med upp till 25 procent. Detta är tänkt att generera 2,3 miljarder kronor mer till statskassan. Vid årsskiftet försvinner också den så kallade nedsättningen av förmånsvärdet på upp till 10 000 kronor om året för elbilar och laddhybrider. Bilarna borde kanske istället betraktas som rena arbetsredskap.

I Sverige finns ungefär 300 000 tjänstebilar eller förmånsbilar, vilket motsvarar sex procent av det totala bilbeståndet. Regeringens förslag innebär en skattechock för de stora grupper som är beroende av bilen i jobbet. Det betyder i praktiken en extra skatt på jobb och företagande. Det är knappast vad som behövs i tider när arbetslösheten ökat dramatiskt och investeringarna har sjunkit snabbt under rådande pandemi.

Argumenten för dessa skattehöjningar går ut på att det varit för gynnsamt rent ekonomiskt att använda en tjänstebil privat i jämförelse med att själv äga bil. Vad man då glömmer är att det ofta finns restriktioner kring hur tjänstebilar får användas utanför jobbet. Företagen har inte sällan förhållningsregler rörande vad bilen får användas till och vem så får köra den.

Tjänstebilar är dessutom ofta försedda med olika former av budskap eller varumärken. Inte sällan är fordonen också fulla med verktyg och utrustning. Det är därför tveksamt om det över huvud taget ska betraktas som förmån att köra dem. Bilarna borde kanske istället betraktas som rena arbetsredskap.

Systemet med tjänstebilar får samtidigt positiva följdeffekter, då de utgör en stor del av andrahandsmarknaden. Bilarna rullar ofta några år och säljs sedan. Då ges personer som inte kan köpa en helt ny bil en möjlighet att köpa en nyare och mer miljöanpassad bil på andrahandsmarknaden. Det påskyndar omställning till en fordonspark med bättre miljöprestanda och säkerhet. Förslaget att ta bort nedsättningen av förmånsvärde för elbilar är särskilt negativt för denna omställning.

Systemet med tjänstebilar gör också att fler får tillgång till bil och den totala rörligheten i samhället ökar. Detta ska uppmuntras och inte motarbetas. Redan dagens begränsande regler för tjänstebilar innebär stor risk för att förmånsbeskattas, även för ytterst begränsad privat användning.

Många väljer bort tjänstebil redan nu på grund av risken att beskattas hårdare. Att skärpa reglerna ytterligare förvärrar situationen och motverkar både jobbtillväxt, företagande och omställning av fordonsparken. Helt enkelt riktigt dålig symbolpolitik.

Jan Ericson (M)

Sofia Westergren (M)

Lars Beckman (M)

Kjell Jansson (M)

riksdagsledamöter och initiativtagare till riksdagens bilnätverk