

Ersättning för trängselskatt vid resa med egen bil i tjänsten

Skrivelse av Ewa Samuelsson (kd)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Skrivelsen av Ewa Samuelsson (kd), *bilaga 2*, angående ersättning för trängselskatt vid resa med egen bil i tjänsten anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

Ewa Samuelsson (kd) begär i en skrivelse den 23 november 2005 att staden redovisar antalet anställda i Stockholms stad som regelbundet använder egen bil för resor i tjänsten, att den politiska majoriteten redovisar riktlinjer för hur anställda i staden som använder egen bil för resor i tjänsten kommer att kompenseras för trängselskatt samt att stadens beräknade kostnader för denna kompensation redovisas.

Remisser

Skrivelsen har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret redogör i sitt tjänsteutlåtande för den ersättningsmodell som har utarbetats av stadsledningskontoret för de anställda som betalar trängselskatt vid användande av egen bil i tjänsten.

Mina synpunkter

Stadsledningskontoret har utarbetat riktlinjer och en ersättningsmodell för dem som använder egen bil i tjänsten och då får betala miljöavgift/trängselskatt. Då ersättningen är att se som lön påverkas varje arbetstagare som har rätt till ersättning med hänsyn till vilken kommun och församling som den anställde bor i samt om personen är medlem i Svenska kyrkan. Det innebär att ingen exakt beräkning kan göras för varje enskild arbetstagare.

För att ersättningen ändå ska bli rättvis och adekvat i relation till varje arbetstagares individuella skattesituation med marginalskatteeffekt etc. så har en ersättningsmodell utarbetats i samråd med såväl stadens skatteexpertis som Sveriges kommuner och landstingsförbund. Ersättningsmodellen går att återfinna i *bilaga 1* till detta ärende. I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande och vill också tillägga att de anställda i staden i första hand bör använda sig av stadens bilar för tjänsteresor, både av ekonomiska skäl och av miljöhänsyn.

Jag föreslår med hänvisning till vad som ovan anförts att kommunstyrelsen beslutar följande

Skrivelsen av Ewa Samuelsson (kd), *bilaga 2*, angående ersättning för trängselskatt vid resa med egen bil i tjänsten anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför.

Stockholm den 23 februari 2006

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Stadens vänstermajoritet är uppenbarligen ointresserad av att skapa en helhetsbild av hur trängselskatten slår mot vanligt folk och drabbar Stockholms stad. Borgarrådet svarar bara delvis på Ewa Samuelssons skrivelse och passar när det gäller stadens beräknade kostnader för trängsel-skattekomensation till stadens anställda.

Det är intressant att notera att miljöavgiftskansliet tydligen har obegränsade resurser för att producera statistik som visar på trängselskattens påstådda fördelar, medan uppgifter som pekar i annan riktning förtigs. Fanns bara viljan skulle borgarrådet givetvis kunna presentera preliminära beräkningar av de kostnader som Ewa Samuelsson efterlyser.

Borgarrådet påpekar också att de anställda i första hand bör använda sig av stadens bilar för tjänsteresor, både av ekonomiska skäl och av miljöhänsyn. Då kan det vara intressant att erinra sig att kommunfullmäktige beslutat att andelen miljöbilar i stadens bilpark ska vara 60 procent. I dag är det långt ifrån verkligheten. Sämst är Trafikkontoret vars bilpark endast består av 8,4 procent miljöbilar. Detta är mycket anmärkningsvärt.

ÄRENDET

Ewa Samuelsson (kd) begär i en skrivelse den 23 november 2005 att staden redovisar antalet anställda i Stockholms stad som regelbundet använder egen bil för resor i tjänsten, att den politiska majoriteten redovisar riktlinjer för hur anställda i staden som använder egen bil för resor i tjänsten kommer att kompenseras för trängselskatt samt att stadens beräknade kostnader för denna kompensation redovisas.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 februari 2006 är av i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter

Fråga om hur många anställda i Stockholms stad som regelbundet använder egen bil för resor i tjänsten har ställts i skrivelse från Ewa Samuelsson (kd).

Utgångspunkten för Stockholms stad som arbetsgivare har varit att finna en enkel och administrativt hanterlig modell för att ersätta anställda som använder egen bil i tjänsten för trängselskatt.

Fram till och med november 2005 hade totalt 2 727 anställda i förvaltningarna uppburit milersättning. Med hänsyn till förvaltningarnas geografiska läge och typ av verksamhet varierar antalet anställda som blir föremål för miljöavgiften. Kontorets bedömning är att mellan 900 och 1.100 av ovan redovisade 2.727 personer kommer att erlägga miljöavgift under försöksperioden.

Kontoret har utarbetat riktlinjer och en ersättningsmodell för dem som använder egen bil i tjänsten. Denna modell är en ensidig arbetsgivarutfästelse och direkt kopplad till försöket med trängselskatt. Med hänsyn till att ersättningen för trängselskatt som kompenseras av arbetsgivaren enligt Skatteverkets ställningstagande är att betrakta som lön, så är det extra viktigt att en ersättningsmodell är tydlig, korrekt och administrativt rationell.

Modellen (redovisas i sin helhet som bifogad bilaga (Bil.1.) som tagits fram av Stockholms stad är noggrant förankrad med skatteexperter, både inom staden och Kommun och Landstingsförbundet, samt med övriga experter avseende administrativ och praktiskt hantering inom ramen för stadens lönesystem.

En viktig fråga i detta sammanhang har varit att skapa ett effektivt administrativt system vilket också sker genom att den anställda redovisar sina utlägg inom ramen för befintliga administrativa rutiner vad gäller milersättning. Detta är också avstämt och förankrat med stadens löneadministratörer vilka är en viktig länk i denna hantering.

Samtliga fackliga företrädare för staden har informerats om hur ersättningen kommer ske.

En viktig sak att beakta då man uppskattar stadens totala kostnad för ersättningen till anställda avseende trängselskatten är att det finns inbyggda faktorer som påverkar utfallet av den exakta slutnotan för staden. Denna kostnad kan inte redovisas exakt förrän varje enskild anställd som uppburit en dylik ersättning också har betalt och fått beslut på sin slutliga skatt för 2006, vilket sker tidigast 2007. Vidare finns det naturligtvis en inbyggd osäkerhet i denna kalkyl beroende på hur de anställda kommer agera och om avgifterna i sig påverkar de anställdas beteende beträffande frågan hur man använder bilen i tjänsten. Uppskattningen av antalet dagar med full ersättning kan naturligtvis också justeras både upp och ner.

Vi hoppas att det ovan angivna tjänar som en orientering kring stadens ersättningsmodell och att det givit svar på de frågor som anförts. Det kan tilläggas att alla nya system alltid kan bli föremål för viss justering under resans gång, vilket också gäller denna ersättningsmodell. Det finns inte heller några andra direkta referensmodeller att titta på eftersom detta är en ”pionjärmodell” och att övriga arbetsgivare snarare vänt sig till oss för en orientering i hur man skall hantera frågan.

Trängselskatt och milersättning vid resor med egen bil i tjänsten 2006-01-03—2006-07-31

Bakgrund

Skatteverket har i ett ställningstagande fastställt att om arbetsgivaren betalar en anställds utlägg för trängselskatt i samband med användning av egen bil i tjänsten så ska ersättningen behandlas som lön.

Med anledning av detta kommer stadens ersättning att utgå enligt följande ersättningsmodell (Ersättning för trängselskatt från arbetsgivaren till anställd med förmånsbil föranleder enligt skatteverket ingen förmånsbeskattning).

Milersättning och skattekonsekvenser

Då ersättningen är att se som lön påverkas varje arbetstagare som har rätt till ersättning med hänsyn till vilken kommun och församling som den anställda bor i samt om personen är medlem i Svenska kyrkan. Det föregående innebär sålunda att ingen exakt beräkning kan göras för varje enskild arbetstagare.

För att ersättningen ändå ska bli rättvis och adekvat i relation till varje arbetstagares individuella skattesituation med marginalskatteeffekt etc. så har följande ersättningsmodell utarbetats i samråd med såväl stadens skatteexpertis som Sveriges kommuner och landstingsförbund.

Milersättning vid resor med egen bil i tjänsten

En kommunalskatt om 30 % ger en marginalskatt, något avrundat, enligt följande:

Kategori A. Årsinkomst upp till 313 000 kronor 30 %

Kategori B. Årsinkomst mellan 313 000 kronor och 465 000 50 %

Kategori C. Årsinkomst över 465 000 kronor 55 %

Stockholms projektets avgiftssystem och stadens ersättning är:

Avgiftssystemet innebär att följande avgifter tas ut, **vardagar** mellan:

kl 06.30-07.00 och kl 18.00-18.30 med **10 kronor**

kl 07.00-07.30 och kl 08.30-09.00 med **15 kronor**

kl 07.30-08.30 och kl 16.00-17.30 med **20 kronor**

kl 15.30-16.00 och kl 17.30-18.00 med **15 kronor**

Den högsta avgiften per dag är **60 kronor**.

Mellan kl 18.30-06.30 samt under lördag, helgdag och dag före helgdag utgår ingen avgift.

Arbetsgivarens ersättning är:

Kategori A

Ersättning utgår med max **90 kronor** per dag då den anställda varit tvungen att erlägga den högsta dagavgiften som uppgår till **60 kronor**.

Ersättning utgår med **30 kronor** då den anställda erlagt avgiften om **20 kronor**.

Ersättning utgår med **23 kronor** då den anställda erlagt en avgift om **15 kronor**.

Ersättning utgår med **15 kronor** då den anställda erlagt avgiften om **10 kronor**.

Kategori B

Ersättning utgår med max **120 kronor** per dag då den anställda varit tvungen att erlägga den högsta dagavgiften som uppgår till **60 kronor**.

Ersättningen utgår med **40 kronor** då den anställda erlagt en avgift om **20 kronor**.

Ersättning utgår med **30 kronor** då den anställda erlagt en avgift om **15 kronor**.

Ersättningen utgår med **20 kronor** då den anställda erlagt en avgift om **10 kronor**.

Kategori C

Ersättning utgår med max **134 kronor** per dag då den anställda varit tvungen att erlägga den högsta dagavgiften som uppgår till **60 kronor**.

Ersättning utgår med **45 kronor** då den anställda erlagt avgiften om **20 kronor**.

Ersättning utgår med **34 kronor** då den anställda erlagt en avgift om **15 kronor**.

Ersättningen utgår med **23 kronor** då den anställda erlagt en avgift om **10 kronor**.

Dessa kostnadsersättningar utgår inom ramen för gällande rutiner inom Stockholms stad där den anställda erhåller andra eventuella ersättningar i samband med lön. Den anställda ska själv inkomma med sedvanliga underlag för de utlägg man haft på samma sätt som milersättning för utlägg då man använt egen bil i tjänsten.

Skulle marginalskatten för enskild arbetstagare innebära att man inte får erforderlig kostnadsersättning inom ramen för denna modell efter slutlig skatt, får den anställda framställa krav med sedvanliga underlag till arbetsgivaren för slutlig justering.

Lillemor Birgersson

Pontus Sjöstrand

Skrivelse till Kommunstyrelsen

Ersättning för trängselskatt vid resa med egen bil i tjänsten

När trängselskatteförsöket inleds den 3 januari 2006 är det konsekvensen av en djupt odemokratisk process. Närmare fyra miljarder kronor spenderas på ett sju månader långt försök som genomförs utan att väljarna har fått möjlighet att säga sin mening i en folkomröstning. En folkomröstning borde givetvis ha genomförts innan försöket, och inte när det redan har kostat miljardbelopp. Trängselskatteförsöket kan innebära ytterligare beskattning på upp mot 10 000 kronor per person och år.

Försöket är även ett hårt slag mot småföretagare som inte har råd med tjänstebilar utan låter sina anställda använda egna bilar i tjänsten. I Svenska Dagbladet idag berättar en städföretagare att trängselskatteförsöket kan komma att kosta upp till 30 000 kronor per anställd eller 300 000 kronor med tio anställda då dessa använder egen bil i tjänsten. Om företaget hade varit ett stort företag med egna firmabilar hade kostnaden blivit mindre än hälften.

Frågan är hur den politiska majoriteten ser på situationen för Stockholm stads anställda?

Kommer staden att betala de anställdas utlägg för trängselskatten i samband med resa i tjänsten med egen bil? Och hur kommer i så fall det faktum hanteras att ersättningen för trängselskatteutlägg kommer att behandlas som lön?

Utan full kompensation för resor i tjänsten kommer trängselskatteförsöket i praktiken innebära sänkt lön för de av stadens anställda som berörs.

Enligt beräkningar från Saco måste en trängselskatt på 20 kronor kompenseras med ett beskattat belopp på 47 kronor vid 57 procents marginalsatt för att den anställda inte ska behöva betala med egna medel vid tjänsteresa med egen bil.

Med anledning av ovanstående begär kristdemokraterna:

Att antalet anställda i Stockholms stad som regelbundet använder egen bil för resor i tjänsten redovisas

Att den politiska majoriteten redovisar riktlinjer för hur anställda i staden som använder egen bil för resor i tjänsten, kommer att kompenseras

Att stadens beräknade kostnader för denna kompensation redovisas.

Stockholm 05 11 23

Ewa Samuelsson
Gruppledare och ledamot i Kommunstyrelsen
Kristdemokraterna