



## ***Remissvar avseende delbetänkandet Fler ruttjänster och höjt tak för rutavdraget (SOU 2020:5), Dnr: Fi2020/00389 /S1***

---

*Svenska Taxiförbundet är branschorganisationen för Sveriges taxiföretag och har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad betänkande.*

Förbundets svar berör endast den del av betänkandet som avser en utvidgning av rutavdraget till persontransporter. Förbundet anser att rutavdraget borde utvidgas till persontransporter, och då framförallt till taxitjänster. Detta borde i varje fall övervägas som en stimulans efter att den akuta fasen av Corona-krisen är över. Förbundet tillstyrker höjningen i taket för rutavdraget, men har i övrigt inga synpunkter på förslagen.

### **Utredningens direktiv**

Enligt direktiven ska utredningen lämna förslag på transporttjänster som kan underlätta för hushållen.<sup>1</sup> Utredningen föreslår i betänkandet att rutavdraget ska utvidgas med två separata transporttjänster. Den ena är transport eller bortforsling av bohag och annat lösöre från bostaden till en plats där det kan komma till återanvändning, och den andra tjänsten är transport av bohag och annat lösöre mellan bostaden och utrymmen för magasinering av bohaget.

Avseende varu- och persontransporter uppges att utredningen har övervägt detta, men kommit fram till att detta inte bör införas. Förbundet anser utifrån vad som framkommer i betänkandet att denna fråga inte har utretts tillräckligt. Förbundet anser att det finns goda skäl som talar för en utvidgning av rutavdraget till persontransporter, och detta framförallt i form av taxitjänster. Detta är en tjänst som skulle ”underlätta för hushållen” likt det anges i direktiven.

### **Utvidgning av rutavdraget till persontransporttjänster**

Avseende varu- och persontransporttjänster anges följande:

När det gäller varutransporter eller persontransporter bedömer utredningen att dessa typer av transporter inte lämpar sig för att ingå i rutavdraget. För sådana transporter är det i princip inte möjligt att på ett ändamålsenligt sätt

---

<sup>1</sup> Se SOU 2020:5 s. 15.

särskilja transporter som utförs för hushållen från transporter som utförs för företag. Varu- och persontransporter utförs också redan i dag utan rutavdrag, varför dödviktskostnaden med ett rutavdrag för sådana transporter skulle bli betydande. Mot den bakgrunden har utredningen bedömt att varken varu- eller persontransporter ska inkluderas i rutavdraget.<sup>2</sup>

Resonemanget avseende gränsdragningsproblematiken mellan transport till företag- respektive privatperson avser främst varutransporter. Som argument emot att införa ett rutavdrag för persontransporter gäller således framförallt påståendet att det är behäftat med en stor dödviktskostnad och undanträngningseffekter.

Specifikt avseende persontransporter anges följande:

Inte heller anser utredningen att persontransporttjänster, såsom taxi, ska inkluderas i rutavdraget. Även för persontransporter finns betydande dödviktskostnader och avgränsningsproblem med undanträngningseffekter och konkurrenssnedvridningar som följd. Det är exempelvis oklart hur man ska behandla transport med allmänna kommunikationer i förhållande till andra persontransporter.<sup>3</sup>

Det anges inte vilka dödviktskostnader som avses i sammanhanget. Med dödviktskostnader menas ”subvention av tjänster som skulle ha utförts även utan subvention, och undanträngning av befintliga tjänster”.<sup>4</sup>

Det är värt att påpeka att frågan om hur man ska behandla ”transport med allmänna kommunikationer” är en av frågorna som skulle behöva utredas för att kunna bedöma dödviktseffekten av en subvention. Tjänsten som subventioneras måste definieras för att denna bedömning ska kunna utföras. Om taxiresor för privatpersontransport skulle subventioneras, dvs. inte för arbetsrelaterade resor, då är frågan hur detta skulle påverka det övriga resandet? Förbundet har tidigare låtit Monica Renstig utreda denna fråga, vilket hon gjorde i rapporten RATT-rutavdrag för taxi.<sup>5</sup> I rapporten konstateras följande:

Med stöd från forskning kring priselasticitet skulle ett Rut-avdrag på 50 procent för taxi öka antalet taxiresor med från 30 procent till uppemot 95 procent. Forskningen visar också att resenärerna skulle använda taxi som ett komplement till kollektivtrafiken, inte som ett substitut. Detta gäller troligen i ännu högre grad för Storstockholm med dess välutvecklade kollektivtrafik än i USA, varifrån forskningen vi hänvisar till är utförd. Med lägre pris på taxi skulle resenärer i ökad utsträckning kunna kombinera taxi och

<sup>2</sup> Se SOU 2020:5 s. 16.

<sup>3</sup> Se SOU 2020:5 s. 167.

<sup>4</sup> Se SOU 2020:5 s. 16.

<sup>5</sup> Se Renstig, M. (2018) RATT - Rut-avdrag för taxi - Vad skulle samhället och konsumenten kunna vinna? Taxiförbundet, Stockholm.



kollektivtrafik, istället för att köra egen bil hela vägen. Vissa skulle ta taxi till kollektivtrafiken ena resan och åka kollektivt hem, istället för att som tidigare göra två bilresor. Andra skulle samåka rut-taxi med grannen till kollektivtrafiken istället för att de tar varsin bil. En del skulle ta taxi vissa sträckor några dagar i månaden och utnyttja kollektivtrafiken i övrigt, istället för att som kanske idag ta bilen varje dag. *Den totala effekten skulle bli fler taxiresor, men också fler kollektivresor och färre bilresor.*<sup>6</sup>

Det denna rapport visar är således att taxiresandet visserligen skulle öka, men att detsamma gäller kollektivtrafiken. Det som skulle minska är privatbilismen. Utredningen borde ha redovisat en utförligare bedömning av dödvikts- och undanträngningseffekterna på ett införande av ett rut-avdrag för persontrafik. Det Renstigs rapport visar är att en del av effekterna av ett införande vore en minskning av personbilstrafiken, och detta är något som är i linje med de trafikpolitiska målen. Om detta antagande stämmer är det något som talar för en utvidgning av rut-avdraget till persontransporter, t.ex. i form av taxi.

Som exempel på effekter<sup>7</sup> ett rut-avdrag för taxi skulle ha nämnas:

- Avsevärt bättre luftmiljö. De farliga ämnen som framförallt orsakas av dubbdäck skulle på Essingeleden minska med 10 procent. Koldioxidutsläppen skulle minska med minst 11 500 ton per månad. Taxiflottan är betydligt nyare än privatbilsflottan och 55 procent av taxibilarna kör på miljövänliga alternativbränslen<sup>8</sup> som el, gas eller hybrider. Det gör bara 18 procent av privatbilarna. Det största taxibolaget Taxi Stockholm använder dessutom inte dubbdäck.
- Mellan 52 och 104 färre dödsfall orsakade av dålig miljö och färre lungsjukdomar.
- Kraftigt minskat antal trafikolyckor orsakade av alkohol- och drogpåverkade förare.
- Minskat behov av infartsparkeringar. En trafikminskning om 20 procent skulle frigöra mark motsvarande 12 fotbollsplaner i kollektivnära lägen.
- Mellan 2 100 och drygt 3 000 fler taxiförare skulle behövas i länet, vilket betyder ökade möjligheter till jobb för bland andra nyanlända.
- Minskad svarttaxi då fler skulle köra vitt och bidra till skatteintäkter.
- Minskade kostnader för färdtjänst. Cirka 86 procent av de som beviljats färdtjänst utnyttjar tjänsten sällan samtidigt som de kostar pengar i form av administration för både kommuner och landsting. De skulle istället kunna åka Rut-taxi och få en enklare och mer flexibel resa.

<sup>6</sup> Se Renstig, M. (2018) RATT - Rut-avdrag för taxi s. 6.

<sup>7</sup> Se Renstig, M. (2018) RATT - Rut-avdrag för taxi s. 6-7.

<sup>8</sup> Denna andel har ökat sedan rapportens publicering.

- Minskad trängsel och bättre framkomlighet då mellan 2 800 och 4 000 färre parkerade bilar skulle ta plats.
- Frigjord mark. Idag tar bilarna i innerstaden upp 20 procent av gatuutrymmet. Den beräknade trafikminskningen skulle leda till att detta utrymme för bilar minskade till 15 procent. Frigjord mark kan till exempel användas för bredare trottoarer och cykelfält.
- Färre trafikolyckor. Beräkningar visar på upp till 340 färre trafikolyckor där motorfordon är inblandade.
- Tidsvinster för minskade köer och tid för att leta parkeringsplats på mellan 36 och 56 timmar om året för hantverkare, varutransporter och privatpersoner som behöver bilen.
- På sikt minskat privat bilägande.
- Lägre produktionskostnader för bostäder när behovet av garageplatser minskar.

Det finns således faktorer som talar för att en utvidgning av rut-avdrag till taxi skulle medföra positiva undanträngningseffekter, då det framförallt är privatbilismen som skulle minska. Detta skulle i sig ge många positiva effekter, både för klimatet, minskad trängsel och förbättrad hälsa.

### **Ett utvidgat rut-avdrag för ökad stimulans av ekonomin i samband med Corona-krisen**

Händelserna under senaste veckorna, där coronaviruset (COVID-19) har haft en mycket kraftig påverkan på taxibranschen, har försatt branschen i en akut krissituation. Skattereduktioner, t.ex. ROT, har tidigare införts för att ”temporärt främja sysselsättningen i ett lågkonjunkturläge i svensk ekonomi<sup>9</sup>”. När den värsta krisen har lagt sig, och de av Regeringen aviserade stimulansåtgärderna ska sättas in för att få igång ekonomin igen, bör ett rut-avdrag avseende persontrafik införas för att stimulera den ekonomiska aktiviteten inom bl.a. taxibranschen. Det skulle kunna vara räddningen för många av de småföretagare som har sett en dramatisk minskning av sina intäkter.

*Svenska Taxiförbundet*



**Claudio Skubla**  
**Förbundsdirektör**

---

<sup>9</sup> Se prop. 2008/09:178 s. 21.