

Er ref/dnr: Fi2019/02525/S1

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 1 november 2019

SOU 2019:36 Skattelättnad för arbetsresor. Gröna Bilisters remissvar

Gröna Bilister, som är en ideell organisation med syfte att verka för en hållbar mobilitet, där bilens frihetsskapande värden bejakas inom den ram som sätts av planetens gränser, städers dyrbara utrymmen och landsbygdens behov, har beretts tillfälle att kommentera rubricerade utredning, och lämnar här sina synpunkter.

Generella synpunkter

Gröna Bilister ställer sig generellt positiv till utredningens förslag och överväganden. Det har sedan länge varit välkänt, och väl kritiserat från många håll, att det befintliga systemet för arbetsreseavdrag har varit ineffektivt, miljöskadligt och bidragit till ekonomisk snedfördelning i samhället. Det har också varit konstruerat på ett sådant sätt att det inneburit ett stort skattefel, i vardagslag kallat skattefusk. Vår genomgång av utredningens huvudsakliga förslag – se vidare nedan – visar att flertalet av de kända baksidorna med dagens system är bemötta med förslag som gör framtida arbetsreseavdrag bättre miljöstyrande, mer ekonomiskt utjämnande och skattemässigt effektivare.

Gröna Bilister instämmer i den mer filosofiska eller principiella diskussion som utredningen lyfter fram, nämligen att kostnader för resor till och från jobbet är en privat och inte en samhällsangelägenhet, och att det med detta perspektiv inte borde föreligga några subventioner alls.

Subventioner innebär i regel också rekyleffekter, som i detta sammanhang innebär att människor kan kalkylera att bosätta sig längre från arbetsplatsen eftersom de kompenseras för sina reskostnader. Allt detta sker till priset av ett inkomstbortfall, i detta fall för staten som får lägre skatteinkomster. Som utredningen visar förblir statens kostnad för skattelättnaden bara måttligt mindre, ca 0,6 miljarder kronor per år, med det föreslagna systemet i jämförelse med det befintliga.

Gröna Bilister vill också påpeka att alternativnyttan av den samhällsekonomiska kostnaden behöver diskuteras. Det nya förslaget är kostnadsberäknat till knappt fem miljarder kronor per år – pengar som i många fall skulle komma till betydligt bättre nytta i form av stöd till kollektivtrafik eller i form av statsbidrag för kommunala cykelbanor.

Samtidigt måste man vara pragmatisk. Reseavdragen infördes en gång i Sverige för att utjämna kostnadsbördan för inte minst landsbygdsboende med generellt långa avstånd till arbetsplatser i tätorter. Man såg också en samhällsekonomisk vinst i att på detta sätt öka arbetsgivarnas rekryteringsmöjligheter och därmed bidra till en bättre matchning på arbetsmarknaden. Trots ovanstående, mer principiella invändningar har Gröna Bilister en förståelse för att någon form av reseavdrag fortfarande har en samhällsekonomisk funktion.

Specifika synpunkter, förslag för förslag:

Förslag: Nuvarande reseavdrag avskaffas och ersätts med en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion. Avdraget för trängselskatt avskaffas.

Kommentar: Gröna Bilister ställer sig bakom förslaget huvuddrag. Färdmedelsneutraliteten ökar incitamentet för arbetspendlaren att välja det billigaste alternativet vilket stimulerar såväl cykling som kollektivtrafik. Skattereduktion i stället för avdrag gör också att systemet är inkomstmässigt neutralt och lika för alla. Att avdraget för trängselskatten försvinner är att rätta till ett helt missriktat beslut som enligt Gröna Bilister aldrig borde ha fattats.

Förslag: Reduktionen är 0,6 kr/km för resor 30-80 km, således 36-96 kr/dag, räknat tur och retur

Kommentar: Gröna Bilister har ingen egen beräkning av vilken nivå som är samhällsekonomiskt mest gynnsam, utan konstaterar att nivån förefaller rimlig sedd i ett privatekonomiskt perspektiv. Reduktionen ska förstås märkas i plånboken men ska inte vara så frikostig att den uppmuntrar till onödiga resor. Vi konstaterar vidare att reduktionsnivån är ungefär en tredjedel av normen för skattefri bilersättning vid användning av egen bil i tjänst. En fråga är därvid om det finns en risk att arbetsresor maskeras som tjänsteresor i högre grad, i syfte att få ett bättre ekonomiskt utfall per körd mil.

Avståndsgränsen nedåt förefaller rimlig, sedd i perspektivet att arbetsresor egentligen bör ses som privat konsumtion. Vid länge resor än 80 km inträder tilläggsregler, se nedan.

Förslag: Reduktionen gäller vid 59 - 210 dagar per år.

Kommentar: Gröna Bilister finner avvägningen rimlig, med ovan förda resonemang om arbetsresekostnader som en egentligen privat konsumtion.

Förslag: Vid bristfällig kollektivtrafik utgår ytterligare 20 kr/dag vid resa 30-80 km eller 0,6 kr/km vid resa 80-150 km. Bristfällig anses kollektivtrafiken vara om motsvarande resa med bil ger en tidsvinst på mer än 2,5 timmar per dag. För att minska dagens möjligheter till fusk ska arbetsgivaren uppge arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationen.

Kommentar: Gröna Bilister finner, om vi räknat rätt, att detta tillägg maximalt kan leda till ett avdrag på 37 800 kr, vilket kan jämföras med utredningens uppgifter om att avdrag med dagens system kan överskrida 70 000 kr. För dessa extremfall, som torde vara mycket ovanliga, är naturligtvis det nya systemet en avsevärd försämring. Å andra sidan kan det vara värt att ställa frågan om den samhällsekonomiska nyttan av en vidgad arbetsmarknad väger tungt nog för att subventionerna en bilanvändning utanför tjänsten av i storleksordningen 30 mil respektive fyra timmar per dag. I sammanhang som dessa torde det vara mer samhällsekonomiskt motiverat att lägga mer medel på en effektiv kollektivtrafik eller på en utbyggd struktur för

distansarbeten. För situationer som dessa torde det också vara intressant – inte minst av omsorg om individen ifråga – att överväga mer generösa regler för skattefria traktamenten.

Gröna Bilister finner förslaget att arbetsplatsens adress fastställs i arbetsgivardeklarationen som en mycket viktig förändring för att minska det idag omfattande skattefusket i samband med reseavdrag.

Förslag: Skattereduktion 30% ges för skäliga utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter.

Kommentar: Gröna Bilister finner avvägningen rimlig och i nivå med jämförelsen med skattefria bilersättning.

Förslag: Funktionshindrade får samma ersättning som ovan, fast i intervallet 10-150 km.

Kommentar: Gröna Bilister finner att förslaget låter rimligt, men överlåter i övrigt bedömningen på berördas intresseorganisationer.

Effekter: Enligt utredningens egna konsekvensanalyser får förslaget måttliga effekter på pendligen. På 5-10 års sikt förväntas antalet personkilometer för arbetspendling öka med 12 procent. Antalet personkilometer för arbetspendling med bil minskar med 11 procent. Arbetsresor med gång/cykel ökar med 1 procent. Personbilarnas utsläpp liksom trafikolyckorna minskar med 2 procent.

Slutsats: Arbetspendling utgör ungefär 20 procent av den samlade personbilstrafiken, vilket kan synas som en mindre del av den totala trafikmängden. Samtidigt är det ett resmönster som är lätt att styra över till t ex ökad kollektivtrafik, eftersom det handlar om stora flöden i samma riktning och vid samma tidpunkter. Förslagets effekter på de totala trafikflödena kan alltså, något förenklat, delas med fem, jämfört med effekterna på själva arbetspendlingen. Därmed förefaller beräkningarna av såväl utsläpp som trafikolyckor rimliga.

Gröna Bilister kan konstatera att utfallet av de föreslagna förändringarna utgör angelägna men inte genomgripande förändringar av vägtrafikens utsläpp. Förändringarna bör därför ses i ett sammanhang tillsammans med en rad andra åtgärder för minskade utsläpp, minskat buller och minskat ianspråktagande av mark. Desto större betydelse har förslaget för att skapa mer rättvisa villkor mellan olika sätt att arbetspendla, och för att skapa en ökad skattemässig rättvisa.

Sett i ett samhällsplaneringsperspektiv är förändringen viktigare än så. I många stora såväl som växande städer och tätorter har under de senaste årens ökande bilanvändning uppstått allt fler kapacitetsbrister – men bara under sk rusningstid som maximalt råder under någon morgon- och någon eftermiddagstimme. Under vardagens övriga 22 timmar har tätorterna i regel en mer än tillräcklig vägkapacitet. Ett reseavdrag som detta, som stimulerar till såväl samåkning som till kollektivtrafik och cykel, innebär att köbildningen minskar och därmed också trycket på kommunerna att bygga ut en gatukapacitet som i grund och botten vore samhällsekonomiskt ineffektiv,

miljömässigt skadlig och till förfång för ambitionen att skapa förtätade, effektiva städer med hög grad av närhet, låga halter av föroreningar och buller och ökad tillgång till grönområden.

För Gröna Bilister

Martin Prieto Beaulieu, Generalsekreterare
martin.prieto.beaulieu@gronabilister.se

Fredrik Holm, Senior rådgivare
fredrik.holm@gronabilister.se