



Stockholm 2019-10-30

Ref Fi 2019/02525/S1

Remissyttrande angående SOU 2019:36

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag gläds åt att frågan om ett ändrat reseavdrag, som länge debatterats, nu är en prioriterad fråga för en hållbar transportpolitik i enlighet med regeringens 73-punktsprogram.

Reseavdraget lagstodgades i Sverige redan under 1920-talet. I propositionen som föregick införande skrev regeringen att skäliga kostnader för arbetsresor, där arbetsplatsen varit belägen på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att han behövt anlita och även anlitat särskilda fortskaffningsmedel, ska vara avdragsgilla (Regeringens proposition 1927:102). Det ursprungliga syftet var alltså att vidga människors arbetsmarknadsregioner.

De nationella transportpolitiska målen pekar på behovet av att få fler resor med kollektivtrafik, cykel och gång. Dagens system för reseavdrag missgynnar avdrag för kollektiva resor enligt en tidigare rapport från WSP (WSP 2012: Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?). Det kan inte anses vara i linje med de nationella transportpolitiska målen. Därför är det glädjande att Reseavdragskommitténs egna analyser pekar på att det föreslagna nya systemet kommer öka antalet arbetsresande med kollektivtrafiken med cirka 3 procent och att den genomsnittliga pendlingssträckan med kollektivtrafik kommer att öka. Detta medför, enligt den analys Reseavdragskommittén låtit Sweco göra, att koldioxidutsläppen från arbetsresor beräknas minska med cirka 11 procent, eller 220 000 ton koldioxid.

Sveriges Bussföretag är särskilt positiva till Reseavdragskommitténs förslag avseende:

- Att reseavdraget i sin nuvarande kostnadsbaserade form avskaffas och ersätts av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor). Det är positivt inte minst ur genusperspektiv, då dagens system med reseavdrag gynnar höginkomsttagare i större utsträckning. Män tjänar som regel mer än kvinnor och får med dagens system ett större incitament att bredda söka arbete i en större region, till gagn för kompetensutveckling och livsinkomst. En skattereduktion, till skillnad





från ett avdrag, ger samma skattelättnad oberoende av inkomst vilket då ger män och kvinnor samma incitament att söka arbete på en vidgad arbetsmarknad.

- Att det nya systemet görs färdmedelsneutralt.
- Att avdraget för trängselskatt avskaffas. Trängselskatt är ett styrmedel som syftar till att minska trängsel i trafiken i täta områden samt att styra trafikanterna mot hållbara och kapacitetsstarka transportslag, såsom kollektivtrafik. Att då med andra styrmedel upphäva detta är kontraproduktivt varför Reseavdragskommitténs förslag i detta avseende är positivt.
- Att kompensera personer som bor och/eller arbetar i områden med bristfällig kollektivtrafik genom generösare regler. Här anser vi dock att Reseavdragskommitténs förslag om att i dessa fall utgå från parametern tidsvinst behöver utredas ytterligare, t ex genom ett särskilt uppdrag till Trafikanalys, då förslaget som det nu är utformat gör det svårt att kontrollera och därigenom kan öppna för fusk. Avståndsgränserna bör i det sammanhanget särskilt beaktas, då många arbetsresor på landsbygden är kortare än i övriga landet samtidigt som det också finns ett antal personer boende på landsbygden som arbetspendlar mycket långa sträckor jämfört med arbetstagare i övriga landet. Här kan behövas ytterligare justeringar av avståndsgränsen både uppåt och nedåt för boende på landsbygd.

Vi står gärna till förfogande för att svara på frågor i detta.

Med vänlig hälsning

Sveriges *Bussföretag*

Anna Grönlund, branschchef, vVD