

Stockholm 2019-10-30

Ref Fi2019/02525/S1

Betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36)

Transportföretagen avstyrker att reseavdraget avskaffas och ersätts av en avståndsbasead modell. Försämringar av reseavdraget som gör det mindre lönsamt att arbeta och svårare att finna rätt kompetens för företagen skadar arbetsmarknaden och tillväxten. Detta kan undvikas om reseavdraget bibehålls. Samtidigt kan klimatutsläppen från arbetsresor fortsätta att minska genom exempelvis ökad elektrifiering av fordonsflottan. Detta har ej beaktats tillräckligt i utredningen.

Tidsvinsten är den viktigaste anledningen till att människor arbetspendlar med bil, trots att bil är betydligt dyrare än kollektivt resande. Att använda avstånd som grund för avdraget istället för tid medför att regelverket får en sämre träffsäkerhet och effektivitet. Klimatpåverkan orsakas inte arbetsresor i sig, utan av de utsläpp som fordons framdrivningsteknik orsakar. Genom bl.a. elektrifieringen av fordonsflottan minskar arbetsresandets klimatutsläpp vid en given mängd arbetsresor.

Varje enskilt styrmedel bör renodlas och ta sikte på ett väl definierat mål på det mest effektiva sättet. Det finns mindre skadliga sätt (både samhällsekonomiskt och regionalpolitiskt) att bidra till klimatmålet än att förändra reseavdraget enligt en avståndsmodell. I den ESO-rapport (2019:5) som nyligen publicerades visades att de nu finns en mängd överlappande styrmedel i klimatpolitiken som för vägtransporter ger ett extremt högt koldioxidpris. En viktig orsak till att kostnaden för att arbetspendla med bil är hög är att skatterna på drivmedel är höga (skatter utgör 60 procent av bensinpriset). Som helhet betraktad betalar personbilstrafiken i glesbygd redan idag mer än fullt ut för sina samhällsekonomiska kostnader (Trafikanalys, rapport 2019:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader). Dessa faktum talar emot ytterligare förslag som fördyrar och försvårar arbetspendling och regionförstoring. Enligt underlagsrapporten från Sweco bedöms miljövinster av förslaget som små, och värderas endast till 0,38 miljarder kronor 2021. De samhällsekonomiska kostnaderna för konsumenterna (bilpendlare) bedöms öka med 2,4 miljarder kronor. Detta visar att förslaget innebär en relativt liten miljönytta till en hög samhällsekonomisk kostnad. Koldioxidutsläppen bedöms i betänkandet minska med 220 000 ton om förslaget införs. Det skulle ske till en kostnad av 1,4 miljarder kronor för skattebetalarna. Förslaget innebär därmed en kostnad på 6363 kr för att minska CO₂-utsläppen med ett ton. Denna kostnad bör sättas i relation till andra alternativ för att bedöma om kommitténs förslag är kostnadseffektivt.



Transportföretagen tillstyrker utredningens förslag i den del det gör det gynnsammare för kollektivtrafikresenärer utan att försämra villkoren för andra arbetsresor.

Kommitténs förslag skulle medföra stora skatteskärpningar för människor som behöver bil för att ta sig till sitt arbete. Som framgår i betänkandet skulle förslaget göra det dyrare att arbeta och försvåra företagens kompetensförsörjning i hela Sverige, men särskilt i de områden där kollektivtrafiken saknas eller inte fungerar för arbetspendling. Enligt Swecos underlagsrapport *Förändrat Arbetsreseavdrag?* skulle arbetspendlingen på avstånd mellan 3 och 10 mil minska med 12 procent totalt och 15–16 procent i landsbygdskommuner. Dessa konsekvenser är skadliga för sysselsättningen och näringslivet, särskilt i glesare delar av landet. Enligt samma rapport leder förslaget till regionförminskning. Detta går emot kommitténs direktiv som säger att förslaget ska bidra till regionförstoring. Samtliga skattebetalare med mindre än 3 mil till arbetet skulle med utredningens förslag förlora möjligheten att göra reseavdrag. Inom denna grupp finns många personer som inte kan resa kollektivt till arbetet på ett rimligt sätt. För dem innebär förslaget enligt utredningen en skatteskärpning på mellan 4 000 och 6 400 kronor per år. Gränsen är godtycklig och kan orsaka stora skillnader i utfall vid likartade avstånd.

Skatteskärpningen till följd av förslaget för en person som arbetspendlar fem mil med bil uppgår enligt betänkandet till 9 400 kronor per år. Vid en sträcka på tio mil blir skatteskärpningen 22 000 kronor om året om tidsvinstkravet i komplementsregeln ej uppfylls. Detta är exempel på betydande skattehöjningar för personer som arbetar och i många fall saknar alternativ till bilen. Effekterna för kompetensförsörjningen till följd av detta är bristfälligt analyserade i betänkandet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef