

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för inkomstskatt och sociala avgifter Tove Berlin
103 33 Stockholm

Yttrande över betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36)

BIL Sweden vill härmed lämna in följande synpunkter på förslaget om en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36). BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Medlemsföretagen svarar tillsammans för runt 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige.

Förändrade reseavdrag

BIL Sweden anser att det finns utrymme för förbättringar av förslaget om att avskaffa avdragsrätten för arbetsresor och ersätta det med en avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor. BIL Sweden avstyrker förslaget i sin nuvarande lydelse.

Påverkan på arbetsmarknaden

En krympande befolkning i den lokala regionen innebär att basen för arbetskraften minskar. I flera och framför allt i mindre och medelstora kommuner som inte ligger nära ett storstadsområde är det redan idag svårt att hitta arbetskraft och klara kompetensförsörjningen. Det gäller inte minst till mer kvalificerade tjänster, särskilt inom de offentliga kärnområdena vård, skola och omsorg. Minskade kostnader för arbetsresor bidrar till att förstora regionerna, öka rörligheten på arbetsmarknaden och gynna dem som vill vara bosatta på landsbygden och arbetspendla. Inför en kommande lågkonjunktur är det extra viktigt att beakta individens ekonomiska möjlighet att arbetspendla och på samma sätt beakta arbetsgivarens möjlighet till bredare urval av potentiell arbetskraft.

Idag subventioneras kollektivtrafiken i olika hög grad beroende på var i landet man befinner sig. Professor Jonas Eliasson visar i rapporten "STOCKHOLMS TRANSPORTSYSTEM – 45 punkter för bättre Stockholmstrafik" att 25% av priset på resor med kollektivtrafik i Stockholm subventioneras. I länets ytterkanter är det istället 75% av kostnaden som betalas av SL. Om möjligheten till reseavdrag begränsas, måste flera avgångar och linjer med kollektivtrafik upprättas runt om i landet. Med tanke på att kollektivtrafiken redan idag i huvudstadsregionen, inte helt bär sig, är det rimligt att ställa sig frågan om hur förslaget

kommer att påverka landsbygden. Förslaget blir ett hårt slag för landsbygden och för den svenska konkurrenskraften.

Om kostnaderna för att resa till ett arbete ökar och det inte finns möjlighet att byta transportsätt minskar incitamenten att arbetspendla långa sträckor. De arbetspendlare som skulle möta dessa försämringar är till stor del sådana som saknar goda alternativ till att arbetspendla med bil, vilka rimligen är de som har störst behov av reseavdraget.

Påverkan på miljö

Att införa klimatpolitiska mål inom ramen för reseavdraget riskerar att skapa målkonflikter mellan en väl fungerande arbetsmarknad (regionförstoring, kompetensförsörjning) och klimatmålen. Om människor genom sina val av t.ex. bil och drivmedel kan sänka både sin egen skattekostnad och sin miljöpåverkan utan att minska sitt resande med bil uppstår ingen sådan målkonflikt. Exempel på sådana styrmedel finns inom skattelagstiftningen, t.ex. drivmedelsbeskattningen och fordonsbeskattningen. Dessa regler medför att människor kan välja drivmedel och fordon på ett sätt som både innebär lindrigare beskattning och minskad klimatpåverkan. Miljö- och klimatvinsterna riskerar därmed att bli relativt små.

Enligt Sweco-rapporten "Förändrat Arbetsreseavdrag?" uppskattas miljövinster av förslaget som små, de värderas till 0,38 miljarder kronor 2021. De samhällsekonomiska kostnaderna för konsumenterna (bilpendlare) bedöms öka med 2,4 miljarder kronor. Koldioxidutsläppen bedöms i betänkandet minska med 220 000 ton om förslaget införs. Detta till en kostnad för skattebetalarna av över en miljard kronor, motsvarande ca 4 500 kr per ton.

Påverkan på individers tid och ekonomi

Den enskilt viktigaste orsaken till att man arbetspendlar med bil är tidsvinsten, trots att det sker på bekostnad av en högre kostnad. Fler restimmar innebär mindre tid för familj och fritid vilket många kan komma att se som ett skäl att arbeta mindre eller acceptera ett mindre attraktivt men i resväg närmare arbete. Ett avståndsbaserat system innebär ett svagare samband mellan kostnaderna för intäkternas förvärvande och den skattereduktion som ska minska dessa kostnader. Detta eftersom resvägen per mil kan ta olika lång tid beroende på lokala förutsättningar. Detta är ett fundamentalt principiellt problem för ett avståndsbaserat reseavdrag eftersom det minskar träffsäkerheten och ändamålsenligheten. Att använda avstånd istället för tidsvinst som grund för ett reseavdrag bör därför undvikas.

Överbeskattningen av bilismen

Enligt en sammanställning av VTI baserat på underlag från Trafikanalys är vägtrafiken i Sverige hårt beskattad. Skatter och avgifter (drivmedelsskatter, fordonsskatt mm) från vägtrafiken överstiger de totala offentliga utgifterna (väginvesteringar/underhåll mm) för vägtrafiken med ca 65 miljarder kr. Statens inkomster från skatter och avgifter inom väg- och transportområdet uppgick till närmare 100 miljarder kronor under 2017. Av pumppriset på bensin är i dagsläget ca 60 procent skatt och av dieselpriiset är hälften skatt.

VTI har också gjort beräkningar av hur väl olika trafikslag bär sina samhällsekonomiska kostnader (internaliseringsgraden). Dessa beräkningar visar bland annat att bilkörning är överbeskattad. För en vanlig bensinbil är de rörliga skatterna 85 procent högre än den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Motsvarande för en diesebil är 40 procent överbeskattning.

Reseavdraget syftar till att sänka kostnaden för arbetsresor och därmed öka attraktiviteten för att ta sig till ett arbete även om restiden är lång. Reseavdraget utgör därmed en motvikt mot överbeskattningen. Föreslagna förändringar går inte i linje med reseavdragets syfte.

Stockholm den 1 november 2019

Victoria Elmgren
BIL Sweden