



28 oktober 2022

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

Klimatriksdagen har tagit del av Finansdepartementets skrivelse angående bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil, Fi2022/02813, och lämnar remissvar enligt nedan.

Stockholm
Torbjörn Vennström
Ordförande Klimatriksdagen

Roger Bydler
Klimatriksdagen, utskott Mobilitet och transport

REMISSYTTRANDE

Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil,

1. Klimatriksdagens huvudsakliga synpunkter sid 3
2. Regeringens och sverigedemokraternas förslag sid 4
3. Parisavtalets mål behöver nås sid 4
4. Alla åtgärder inom transportområdet behöver utgå från klimatmålen sid 4
5. Olika gruppers behov och förutsättningar behöver beaktas sid 5
6. Omställningen av transportsystemet till ett klimatvänligare samhälle med ändrade mobilitetsmönster sid 6

1. Klimatriksdagens huvudsakliga synpunkter

- Klimatriksdagen anser att förslaget i promemorian inte är i överensstämmelse med den klimatpolitik som krävs för att klara de utmaningar klimatkrisen innebär. Klimatriksdagen föreslår därför att den beslutade modellen för reseavdrag, med avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion, införs som beslutats från 1 januari 2023.
- För att Sverige ska kunna uppfylla landets åtaganden enligt Parisavtalet krävs en skärpning av klimatpolitiken, inte minst inom transportområdet. För inrikes transporter innebär detta att sektorn i princip behöver vara utsläppsfri 2030. Det beslutade systemet för reseavdrag är en åtgärd i linje med vad som krävs, medan ett bibehållande av nuvarande system minskar sannolikheten för att klimatmålen ska kunna klaras.
- Bibehållande av den nuvarande modellen för reseavdrag, som föreslås, innebär högre utsläpp och större miljöpåverkan än det som har beslutats och som skulle ha införts vid årsskiftet. Dessutom ökar utsläppen ytterligare genom höjda avdragsbelopp för arbetsresor med bil.
- Förslaget enligt promemorian kommer att leda till negativa konsekvenser såväl för enskilda människor som samhället som sådant. Luftföroreningar och klimatförändringen får konsekvenser för människors hälsa och välbefinnande. För samhället innebär det att omställnings- och anpassningskostnader skjuts på framtiden, med risk för att de blir mycket större än om åtgärder för minskade utsläpp sätts in idag.
- Bibehållande av den nu gällande modellen för reseavdrag med höjda schablonbelopp motverkar ett mer rättvist och för alla grupper sammantaget väl fungerande transportsystem. Särskilt de som saknar bil missgynnas. 290 000 personer utesluts ur systemet jämfört med det beslut riksdagen tog i juni, alltså de som reser med tåg, buss, taxi eller cykel.
- Kvinnor väljer oftare kollektivtrafik eller cykel, medan män åker bil. Förslaget är därför även negativt för jämställdheten, "mäns disponibla inkomst ökar mer än kvinnornas till följd av förslaget".

- För kommuner och regioner innebär det minskade skatteintäkter med 6,8 miljarder att behålla det nuvarande systemet jämfört med att införa det som är beslutat. Värst drabbas landsbygdskommunerna.

2. De fyra partierna i regeringsunderlaget stoppar beslutad modell för reseavdrag

Moderaterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna har kommit överens om att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte ska införas. Parterna har även kommit överens om att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas för att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. För arbetsresor med förmånsbil som drivs med elektricitet ska dock inga ändringar göras i förhållande till dagens regler. En promemoria med förslag om överenskomna lagändringar har därför tagits fram inom Finansdepartementet. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

3. Parisavtalets mål behöver nås

Klimatriksdagen påtalar för de fyra partierna att en globalt rättvis ambitionsnivå för de svenska klimatmålen kräver att åtgärder inom transportsektorn sätts in som leder till snabba och hållbara utsläppsminskningar. För att uppfylla åtagandena enligt Parisavtalet innebär den tillgängliga koldioxidbudgeten att de nationella utsläppen som helhet är netto noll omkring 2035. För inrikes transporter innebär detta att sektorn i princip behöver vara utsläppsfri 2030.

Den politik som förs idag innebär inte ens att klimatmålet att minska utsläppen för inrikes transporter med 70 procent till 2030, enligt klimatmålen i det Klimatpolitiska ramverket, kommer att kunna uppnås. Detta har bland andra Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet påtalat.

Ett bibehållande av reseavdraget i dess nuvarande form innebär att sannolikheten ytterligare minskar att klara såväl åtagandena enligt Parisavtalet som det av riksdagen beslutade klimatmålet 2030 för transportsektorn.

4- Alla åtgärder inom transportområdet behöver utgå från klimatmålen

Omställningen till en klimatneutral transportsektor kräver att ett helt nytt synsätt, ett systemperspektiv, anläggs på mobilitet, transporter och deras roll i samhället. Utbud och åtgärder inom olika färdmedel behöver samordnas och understödja varandra i relation till samhällsnytta som tillgänglighet, rättvisa, minskad klimatpåverkan, hälsa, lokal miljö och biologisk mångfald.

Den modell med avståndsbaserade och färdmedelsneutrala transportsätt för skattelättnad för arbetsresor, som har beslutats av riksdagen och som skulle ha trätt i kraft 1 januari 2023, var ett steg i rätt riktning för att föra över personresor från bil till andra färdmedel.

Återgången till det nu gällande reseavdraget kommer att motverka övergången till en klimatneutral transportsektor och är ett exempel på hur kortsiktigt verkande åtgärder kommer att leda till negativa konsekvenser såväl för enskilda människor som samhället som sådant. Luftföroreningar och klimatförändringen får konsekvenser för människors hälsa och välbefinnande. För samhället innebär det att omställnings- och anpassningskostnader skjuts på framtiden, med risk för att de blir mycket större än om åtgärder sätts in idag för minskade utsläpp.

5. Olika gruppers behov och förutsättningar behöver beaktas

Mer män åker bil till arbetet och fler kvinnor åker kollektivt. Ett reseavdragssystem som fokuserar på bilåkande gynnar således män mer än kvinnor. Självfallet gynnar det dem som har bil mer än dem som inte har bil och som därför mer eller mindre är beroende av kollektiva färdmedel, cykel och gång. Detsamma gäller för människor med olika handikapp, som är hänvisade till kollektiva färdmedel.

Enligt en studie av Trafikanalys (PM 2020:6) uppgår antalet personer som gör arbetsresor med kollektivtrafik längre än 15 kilometer till ca 320 000. Baserat på dessa uppskattningar, bedöms antalet kollektivtrafikresande som inte kan ta del av skattelättnaden uppgå till 290 000 med ett bibehållande av det nuvarande systemet jämfört med det beslutade systemet som skulle ha införts vid årsskiftet.

Samtidigt som det nu gällande systemet för reseavdrag skall behållas, höjs dessutom schablonbeloppen som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil. Det innebär att incitamenten för arbetsresor med bil ökar. Det som krävs är i stället satsningar på kollektivtrafiken, utbyggd infrastruktur för cykel och allmänt en samhällsplanering som leder till minskat

bilresande. Det schablonmässiga avdragsbeloppet per mil, som föreslås höjas från 18,50 till 25 kronor per mil, gäller endast vid bilresor. Avdragsbeloppen för kollektivresenärer är desamma som har gällt tidigare. Eftersom resmönstren är olika mellan män och kvinnor innebär det förslaget med höjda schablonbelopp att mäns disponibla inkomster ökar mer än kvinnors.

Ett reseavdrag enligt förslaget i denna promemoria, innebär en större skattelättnad ju högre individens marginalsatt är. Skattereduktionen i det system för reseavdrag som var beslutat att införas vid kommande årsskifte uppskattades omfatta ca 1 160 000 personer. En återgång till nuvarande system för reseavdrag uppskattas därmed minska antalet individer som omfattas av skattelättnaden med ca 290 000.

Ett bibehållande av det nu gällande systemet för reseavdrag motverkar således ett mer rättvist och för alla grupper sammantaget väl fungerande transportsystem.

De kommunala skatteintäkterna beräknas minska med 6,8 miljarder kronor per år från 2023 med att behålla det nuvarande systemet jämfört med det system som var beslutat att införas vid årsskiftet. 1,7 miljarder av de minskade skatteintäkterna beror på de justerade schablonbeloppen. Landsbygdskommunerna är de som drabbas mest.

6. Omställningen av transportsystemet till ett klimatvänligare samhälle med ändrade mobilitetsmönster

Av promemorian framgår att det nu gällande systemet för reseavdrag i jämförelse med det som har beslutats, orsakar negativa effekter miljön i form av större utsläpp av koldioxid och annan miljöpåverkan från arbetsresor. Förslaget att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms höja utsläppen ytterligare, eftersom subventioneringen av bilresor blir ännu större och relativkostnaden för att resa med bil därmed blir ännu lägre i relation till kollektivt resande.

Från promemorian.

"I Reseavdragskommitténs betänkande gjordes bedömningen att en avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion sammantaget får positiva konsekvenser ur ett klimat- och miljöperspektiv, framför allt i termer av en, om än begränsad, minskning av utsläppen av växthusgaser

och övriga utsläpp från vägtrafiken. Bedömningen baserades på simuleringar som visar att en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion ökar antalet arbetsresor som görs med kollektivtrafik och minskar antalet arbetsresor som görs med personbil. I simuleringen, som genomfördes av Sweco (Förändrat arbetsreseavdrag? Slutrapport 2019-06-07), gav förslaget i betänkandet en minskning av koldioxidutsläppen från arbetsresor med ca 11 procent. Detta motsvarar en minskning av personbilstrafikens totala utsläpp med ca 2 procent:"

"Utformningen av skattelättnaden enligt beslutade regler skiljer sig i flera avseenden åt från Reseavdragskommitténs förslag. Skillnaderna är av sådan art att den beslutade utformningen bedöms bidra med något större utsläppsminskningar än kommitténs förslag.

En återgång till ett reseavdrag enligt tidigare utformning bedöms, enligt samma resonemang som i den tidigare propositionen, innebära ökade utsläpp av växthusgaser och övrig miljöpåverkan (såsom utsläpp av partiklar och kväveoxider) från arbetsresor jämfört med den beslutade skattelättnaden. Anledningen till detta är dels att subventionen av bilresor blir större än i den nu beslutade utformningen, dels att den relativa kostnaden för bilresande i förhållande till kollektivt resande minskar jämfört med beslutade regler. Förslaget om att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms bidra till ytterligare höjda utsläpp, eftersom subventioneringen av bilresor blir ännu större och relativkostnaden av bilresande därmed ännu lägre i relation till kollektivt resande. Förslaget kan även bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten genom att biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik. På sikt kan förslaget bidra till utglesning av bebyggelse och därmed ökade trafikmängder med den miljöpåverkan som denna för med sig."

De fyra partierna avser således tillämpa ett system för reseavdrag som innebär högre utsläpp och större miljöpåverkan än det som skulle ha införts vid årsskiftet. Dessutom ökar utsläppen ytterligare genom höjda avdragsbelopp för arbetsresor med bil.

Klimatriksdagen anser att förslaget i promemorian inte är i överensstämmelse med den klimatpolitik som krävs för att klara de utmaningar klimatkrisen innebär. Förslaget innebär även att sannolikheten minskar ytterligare för att Sveriges åtaganden enligt Parisavtalet ska kunna uppfyllas.

Klimatriksdagen föreslår att den beslutade modellen för reseavdrag, med avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion, införs som beslutats.

Klimatriksdagen föreslår vidare att en långsiktigt verkande permanent modell utreds; en modell som ger incitament för överföring av persontransporter från väg till gång, cykel och kollektivtrafik och därmed minskad persontrafik med bil, som innebär att skatteintäkterna från biltrafiken säkras när koldioxidskatterna upphör, som samordnas med kollektivtrafiken och därmed bidra till den nödvändiga utvecklingen av kollektivtrafiken och som kan utformas så att den får styrande effekter vad gäller skilda förutsättningar mellan stad och landsbygd, liksom människors olika resmönster. Klimatriksdagen har föreslagit en sådan modell, kallad *dynamiska och differentierade vägavgifter*. I utredningar som har redovisats används begreppet Vägskatt. Modellen finns beskriven i rapporten "Omställning till ett hållbart transport- och mobilitetssystem med människan i centrum".

<https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2022/09/Rapport-Mobilitet-KR-och-LiU-220831.pdf>

