



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMCGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

fi.remissvar@regeringskansliet.se

dnr: Fi2021/03460

Stockholm 2022-01-18

Remissvar PM Skattelättnad för arbetsresor

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

Riksförbundet M Sverige avstyrker förslaget i promemorian, med följande kommentar:

Bilresande är för många hushåll en betydande och nödvändig utgiftspost. På senare år har höga världsmarknadspriser i kombination med höjda skatter och ökat krav på inblandning av biodrivmedel skapat höga bränslepriser. Punktskatterna på drivmedel och inblandningskraven är politiska verktyg som bland annat syftar till att minska utsläppen och påskynda omställningen till fossilfria eller kollektiva färdmedel. I promemorian *Skattelättnad för arbetsresor* framkommer att även reseavdraget föreslås ändras från att primärt underlätta arbetsresor till att minska utsläppen.

M Sverige avstyrker en ändring i denna riktning som ytterligare belastar bilister ekonomiskt. M Sverige står bakom Sveriges klimatmål och styrmedel i syfte att främja fossiloberoende transporter, men för detta ändamål finns redan starka styrmedel. Reseavdraget, eller skattelättnaden för arbetsresor, bör även fortsatt fungera som en kostnadsreduktion i syfte att underlätta resor till och från arbetet. Det klimatpolitiska arbetet bör fokuseras på att främja övergång till klimatsmarta fordon, elektrifiering och biodrivmedel, inte på att göra bilresor till och från arbetet dyrare.

VTI har vid flera tillfällen påvisat att biltrafiken redan kompenserar för de externa kostnader, bland annat kopplat till utsläpp, som resandet ger upphov till. Senast 2018 konstaterade VTI i Samkost 3 att personbilsägare betalar mer i skatt än de kostnader de ger upphov till, i särskilt hög grad på landsbygden. Trots detta har drivmedelsskatterna och inblandningskraven fortsatt att öka. De höga drivmedelskostnaderna fördyrar och försvårar för de hushåll som är beroende av bilen i sin vardag. Reseavdraget har därför varit ett viktigt verktyg för att åtminstone delvis kompensera personer som har drabbats av den ojämna skattebördan.

Att förändra reseavdraget i enlighet med liggande förslag vore olyckligt av flera skäl. M Sverige motsätter sig i sak inte att formen ändras från avdrag till skattereduktion, däremot motsätter vi oss att ersättningen i kronor blir lägre för den genomsnittlige bilisten. Redan i dag har reseavdraget stora brister eftersom det har svag koppling till de kostnader skattebetalarna har för sina arbetsresor. Ersättningen är låg i relation till de faktiska kostnaderna och med de nu föreslagna förändringarna blir det sämre. Den genomsnittliga skattelättnaden per person blir lägre i samtliga kommungrupper och kopplingen till resekostnaderna minskar ytterligare. Så som förslaget är konstruerat kommer det att slå hårt mot just dem som behöver det allra mest: bilberoende personer utan fullgoda alternativ, människor på landsbygden och personer som pendlar långa avstånd till arbetet. Att avstånd över 80 kilometer inte ska utgöra underlag för skattelättnad skadar möjligheten till långväga arbetspendling och möjligheten att bo och leva i inte minst i norra Sverige och i glesbygdsområden. M Sverige anser att den i promemorian föreslagna reformen är ett steg i fel riktning. **Snarare än att minska skattelättnaden för bilister borde den öka i storlek och omfattning, så att den har tydligare koppling till faktiska resekostnader och så att avdraget bli tillgängligt för fler, exempelvis pensionärer, och omfatta fler typer av resor.**

M Sverige är positivt inställd till att resande med kollektivtrafik får subventioner. M Sverige anser dock att detta inte bör göras på bilisternas bekostnad, i form av färre inkluderade bilresor och lägre ersättning. De som är beroende av bilen för en fungerande vardag, vilket är många även på platser där det finns kollektivtrafik, riskerar att med liggande förslag få en allt trängre ekonomisk situation. I dagens system kan avdrag endast göras för utgifter för arbetsresor som överstiger 11 000 kronor. I promemorian *Skattelättnad för arbetsresor* konstateras att få resanden med kollektivtrafik i dag når upp till dessa nivåer till följd av lägre kostnader för resor. Därmed finns redan ekonomiska incitament till kollektivt resande. VTI:s studie *Bör kollektivtrafik subventioneras?* från 2018 visar att kollektivtrafik redan subventioneras till 44–80 procent. Att samtidigt ytterligare subventionera den som reser med pendeltåg i en storstadsregion, där en stor del av kostnaden redan subventioneras och biljettpriiset bara motsvarar en mindre del av kostnaden, ökar ojämlikheten till bilberoendes nackdel.

I promemorian *Skattelättnad för arbetsresor* påpekas, med hänvisning till flera remissinstanser, behovet av att kompensera de personer som är beroende av bilen för att ta sig till arbetet, som saknar lämpliga kollektiva alternativ och som skulle drabbas negativt av föreslagna förändringar av skattesystemet. En sådan kompensation skulle dock bli allt för svår att införa på grund av avgränsningsproblematik, enligt promemorian. För att ändå uppnå en regional differentiering föreslås högre krav, i form av höjd avståndsgräns, för att få skattelättnad för personer boende i storstadsområden. M Sverige anser att en sådan reform inte uppfyller intentionerna med regionaliseringen och inte heller behandlar de farhågor som lyfts av flera instanser. Även i storstadsområdena finns hushåll i områden där kollektivtrafik saknas eller är bristfällig. Att personer i dessa områden får än högre tröskel till skattelättnad mildrar inte den ekonomiska börda som riskerar att läggas på bilberoende personer utanför storstadsområdena.

Det nya förslaget om skattelättnad för arbetsresor går stick i stäv med flera viktiga samhällsmål. Det motverkar ambitionen om att hela Sverige ska leva eftersom det fördyrar vardagen för dem med störst bilberoende, inte minst på lands- och glesbygd. Att förändringen enligt promemorian förmodas "öka attraktiviteten i bostäder och arbetsplatser nära kollektivtrafik" innebär omvänt att det blir mindre attraktivt att bo och arbeta på platser med sämre tillgång till kollektivtrafik. Reformen skulle alltså ha en omfördelande effekt från land till stad. Det motverkar regionförstoring eftersom avstånd

längre än åtta mil inte subventioneras. Det motverkar arbetet mot högre sysselsättning eftersom arbetsresor för bilister blir dyrare och eftersom det blir mindre attraktivt att ta anställning på orter som kräver resa med bil. Med försämringar för arbetsresor med bil riskeras försämringar i arbetsmarknadens funktions sätt och förvärrade rekryteringsproblem för arbetsgivare utanför storstäderna.

Av olika skäl är bilpendlande en nödvändig förutsättning för många arbetande svenskar. Trots höga bränslekostnader och subventionerad kollektivtrafik gör många skattebetalare bedömningen att bilresande är det bästa alternativet. I promemorian konstateras att personer som gör avdrag för bilresor kommer att få en mindre skattelättnad enligt det nya systemet oavsett avstånd. Beroende av avstånd kommer bilisten i slutändan betala in högre skatt på mellan 800 kronor och 4 300 kronor per år. Eftersom regeringen i motsats till reseavdragskommittén inte föreslår några kompenserande åtgärder för dem utan tillfredsställande alternativ till bilen innebär reformen på det stora hela ekonomiska försämringar för en grupp som redan har sämre tillgång till offentlig service såsom kollektivtrafik.

Tidsvinst är den viktigaste anledningen till att människor arbetspendlar med bil, trots att bil är betydligt dyrare än kollektivresande. I många fall är restiden till och från arbete avgörande i beslut om huruvida ett arbete är möjligt att söka och ta sig an. Den reform som beskrivs i promemorian skulle i praktiken innebära skattehöjningar för de människor som behöver bil för att ta sig till sitt arbete. Det skulle för många svenskar bli dyrare eller mer tidskrävande att resa till ett arbete utanför den egna hemorten, och därmed mindre attraktivt. På ett övergripande plan minskar därmed incitamenten till arbete, matchningen försvåras och företagens kompetensförsörjning riskerar att försämrans i hela Sverige, i synnerhet utanför områden med täta kollektivtrafikavgångar. Arbetsmarknaden utvecklas även mot allt högre grad av specialisering, varför företagen behöver vidga sin rekryteringsbas i syfte att hitta den särskilda kompetens de söker. För att möta denna utveckling krävs större arbetsmarknadsregioner och större pendlingsflexibilitet. Att göra det dyrare att arbetspendla med bil vore att tvärtom ytterligare försvåra kompetensbristen. Användningen av avstånd som grund för avdraget i stället för tid riskerar dessutom att medföra att skattelättnaden får sämre träffsäkerhet.

M Sverige motsätter sig alltså grundprinciperna i den föreslagna omvandlingen av reseavdraget, men ser att vissa sidoförslag skulle kunna vara av godo. M Sverige anser exempelvis att kravet på minst 30 resdagar för att få möjlighet till skattelättnad är rimligt och en förbättring gentemot reseavdragskommitténs förslag. M Sverige tillstyrker även förslaget om att väg-, bro- och färjeavgifter bör ingå i underlaget till skatteavdrag. M Sverige stödjer förslaget om att personer som till följd av sjukdom eller funktionsnedsättning behöver använda egen bil eller förmånsbil bör ha rätt till skattereduktion för arbetsrelaterade reseutgifter.

M Sverige anser att den i promemorian föreslagna reformeringen av reseavdraget sammantaget skulle innebära försämringar i arbetet med flera viktiga samhällsmål och framför allt göra vardagen dyrare för Sveriges bilister. **Därför avstyrker M Sverige förslaget till nytt regelverk.**

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle