

Yttrande över remiss Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

Promemorian utgör ett förslag om ett utökad system jämfört med det tidigare föreslagna nya och enklare system för skattelättnad för arbetsresor som var ute på remiss i januari i år. I stället för det nuvarande *skatteavdragsystemet* föreslås en regionalt differentierad *skattereduktion* som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral. Utökningen innebär i korta drag att den övre avståndsgränsen höjs från 80 km till 120 km enkel väg samt att skattereduktionen per kilometer höjs från 50 till 80 öre. Den regionala differentieringen föreslås genomföras genom att den sedan tidigare föreslagna nedre avståndsgränsen för skattereduktion på 15 km höjs till 30 km för utvalda storstadsregioner. Därtill föreslås att det schablonbelopp som är avdragsgillt vid resor i tjänsten med egen bil höjs.

Synpunkter

VTI:s synpunkter på förslaget i stort har inte förändrats nämnvärt sedan yttrandet i januari, men en genomgång av de förbättrade villkoren följer längre ned i yttrandet. Sammanfattningsvis är grundidén till förslaget bra med avseende på följande:

- Ett enklare system, vilket torde minska (risken för) skattefel och förenkla myndigheters, företags och individers administrativa börda.
- Ett mer ekonomiskt jämlikt system med avseende på olika inkomstgrupper, vilket gynnar höginkomsttagare mindre jämförelsevis med nuvarande skatteavdragsystem.
- Ett system som framtagits med avsikt att ta hänsyn till regionala skillnader (mellan storstadsområden och övriga områden) i förutsättningarna att ta sig till och från arbetet, inklusive att villkoret om att *både* bo och arbeta inom storstadsområdet krävs för den lägre nivån av skattereduktion.

- Ett system som ökar möjligheterna att få skattelättnader för arbetsresor som görs med kollektivtrafik och minskar möjligheterna att få skattelättnader för utgifter för arbetsresor med bil (även om det senare nu har urholkats nämnvärt).

Förslaget med den utökade skattelättnaden bör dock förstås i ljuset av nedanstående synpunkter:

- Förslaget innebär en beräknad statsfinansiell effekt på -4,25 miljarder kronor årligen (utan beteendeförändringar). Det är inte tydligt att den prioriteringen av skattemedel är effektiv och det är oklart exakt vilket mål som ska uppnås med föreslagen ökning av skattelättnaden (bidra till rörlighet på arbetsmarknaden och regionförstoring anges i promemorian på s. 15). 4,25 miljarder kronor satsas de facto på skattelättnader som främst gynnar individer i de högre inkomstklasserna. Det beskrivs även i promemorian att kritik från remissinstanser har lett till förslaget om utökad skattelättnad. Vår tolkning av det nuvarande förslaget är att i stort sett ingen tidigare bilpendlare ska få det sämre än i det nuvarande systemet samtidigt som flertalet av kollektivtrafikresenärerna får tydliga förbättringar. Av många behov av offentliga åtaganden är det inte klarlagt att resor till arbetet är det som bör prioriteras på detta sätt.

Ovanstående resonemang illustrerar en risk med den här typen av reformer om det slutgiltiga(?) förslaget enbart kan förbättra för en del individer utan att samtidigt försämrade för några andra individer. Vi riskerar då att hamna i ett läge där nya offentliga resurser (skattemedel) måste tillföras för att förändringar överhuvudtaget ska kunna genomföras, med försämrade offentliga finanser som resultat. Återigen, ingenstans i promemorian redogörs för att föreslagna utökade skattelättnad är en väl avvägd prioritering av skattemedel.

- Promemorians förslag ska bidra till regionförstoring (s. 15), vilket skulle kunna tolkas som att regionförstoring är något enbart positivt. Emellertid finns en hel del forskning om att långpendling påverkar välbefinnandet och därtill riskerar förslaget att leda till negativa jämställdhetseffekter då män pendlar längre än kvinnor (se t.ex. Camstra 1996, Gordon et al. 1989, och McQuaid & Chen 2012) där det senare är en av orsakerna till lönegap mellan könen (t.ex. Le Barbanchon et al. 2021). Det innebär att män som grupp premieras över kvinnor som grupp av en samhällsutveckling som stödjer regionförstoring (se t.ex. SNS-rapport av Börjesson (2019) och kunskapsöversikt av Grip (2020)). Det framgår även i promemorian att, även om den beskrivs som marginell, förändringen gynnar män mer än kvinnor.
- Förslaget om ett höjt schablonbelopp ter sig rimligt utifrån att det inte förändrats under lång tid. Emellertid kan den kraftiga höjningen (statsfinansiella skäl, se punkt ovan) diskuteras samtidigt som det bör vara en god idé att i stället justera beloppet med tätare intervall i framtiden, exempelvis i form av en årlig indexering.

- Svensk transportpolitik ska utformas för att uppnå klimatmålet om 70 % lägre koldioxidutsläpp till år 2030 jämfört med 2010. Promemorian om utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor saknar en diskussion om hur förslaget förhåller sig till denna ambition. Enligt regeringen bör ökad transporteffektivitet ges hög prioritet då det minskar behovet både av el och biodrivmedel (Prop. 2019/20:65). Detta kontrasteras dock av promemorians förslag om höjt schablonbelopp vilket väntas leda till ökat bilresande i tjänsten så väl som knutet till hem-/arbetsresor. Det klimatpolitiska rådet uppskattar att transportarbete med bil har potential att minskas med upp till 5 % fram till år 2030 genom utvidgat införande av distansarbete, -möten och -utbildning. Cecilia Hult et al. (2019) har i detta hänseende lyft betydelsen av organisationers miljöstyrande resepolicyer och exempelvis påtalat positiva effekter av att arbetsgivare minskar möjligheten att använda egen bil i tjänsten till förmån för att i stället erbjuda bilpoolsbil. Det aktuella förslaget stödjer inte en sådan utveckling, snarare ger det incitament för det motsatta.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningschef Jan-Erik Swärdh. I beredningen har även tf. forskningschef Peter Torstensson bidragit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Referenser

Börjesson, M. (2019). Kan investeringar i transportinfrastruktur öka produktivitet och sysselsättning? SNS Förlag. Stockholm. ISBN 978-91-88637-16-1

Camstra, R. (1996). "Commuting and Gender in a Lifestyle Perspective". *Urban Studies*, 33(2), 283–300

Gordon, P., Kumar, A., & Richardson, H. W. (1989). "Gender differences in metropolitan travel behaviour". *Regional Studies*, 23(6), 499-510

Grip, L. (2020). Genusperspektiv på regionala utmaningar, regionalpolitik och demografisk utveckling i en nordisk kontext. En kunskapsöversikt. Nordisk information för kunskap om kön (NIKK). Göteborg. ISBN: 978-91-519-5562-9

Le Barbanchon, T., Rathelot, R., & Roulet, A. (2021). "Gender differences in job search: Trading off commute against wage." *The Quarterly Journal of Economics*, 136(1), 381-426

McQuaid, R. W., & Chen, T. (2012). "Commuting times—The role of gender, children, and part-time work". *Research in transportation economics*, 34(1), 66-73

Prop. 2019/20:65. En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

Hult, Cecilia, Larsson, Mats-Ola, Roth, Anders, Envall, Pelle (2019). Arbetsplatsparkering – dagens utmaningar och framtidens lösningar. IVL Svenska miljöinstitutet. Rapport C 452