



För bilbranschens bästa

Sida 1 (7)
Stockholm 211210

Finansdepartementet
Fi2021/03460

Remissvar ”Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk” (Fi2021/03460)

MRF vill till Finansdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda utredning Fi2021/03460

MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

MRF avstyrker förslagen i promemorian ”Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk” (Fi2021/03460) i sin helhet. Förslaget innebär att en regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbasead och färdmedelsneutral ersätter den nuvarande kostnadsbaseade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats.

Förslaget till nytt regelverk bör inte genomföras, då det skulle innebära en stor försämring för människors mobilitet i Sverige och allt vad de medför i form av samhällsekonomiska förluster.

- Bilen är oersättlig i vardagen. Redan i dag är kostnaderna för att äga och köra bil höga. Med ännu sämre ekonomiska förutsättningar skulle många behöva flytta eller säga upp sig från arbetet. Reseavdraget i sin nuvarande form ska därför utvecklas i stället för att avvecklas.
- Även förslaget i den aktuella promemorian (som är något omarbetat i jämförelse med det ursprungliga betänkandet) gynnar de som bor i städer och kan åka kollektivt. Men även i storstadsregionerna skapar det problem.



- Aldrig tidigare har så goda förutsättningar för att skapa en hållbar bilism funnits som nu. Elektrifiering och nya bränslen är här viktiga delar. Uppmuntra fler att skaffa nya fordon, försvåra inte genom att göra det dyrare att använda bil.

Bakgrund

I oktober 2019 inkom Motorbranschens Riksförbund (MRF) med svar på det av Finansdepartementet remitterade betänkandet Skattelättnad för arbetsresor – En avstånds-baserad och färdemedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36). MRF står naturligtvis fast vid det svar som vi lämnade då, men avser här att komplettera med synpunkter, inte minst avseende de förändringar som gjorts i den nu utsända promemorian.

Resornas och bilens betydelse

Ett modernt samhälle ställer krav på fungerande resor och transporter. Det måste vara utgångspunkten för regler och lagar i sammanhanget. I Sverige står bilen för den allra största andelen av resandet, ungefär åtta av tio resor totalt sett. Aldrig förr har så många fordon rullat på vägarna och vid årsskiftet 2020/2021 fanns 4 944 067 personbilar i trafik, vilket är en ökning med 1,1 procent bara från året innan. Trenden med ökat antal fordon har varit bestående över tid, med få undantagsfall (då vid tillfälliga ekonomiska kriser).

Bil användningen har också ökat under pandemin. Enligt en SKOP-undersökning som MRF låtit göra uppger nästan två av tre svenskar (63 procent) att de kommer att åka bil i större utsträckning nu än före coronapandemin. Bland de äldsta svarande, mellan 75 och 84 år, kommer nästan tre av fyra (73 procent) att åka mer bil. Men även bland de yngsta mellan 18 och 34 år är det en majoritet (56 procent) som kommer att åka bil mer än före pandemin. Det ligger i linje med liknande undersökningar som gjorts.

Bilen fyller viktiga funktioner i människors vardag och gör att vi kan välja var vi vill bo, också på platser där det är långt till kollektivtrafiken. Även om vi väljer att bo i tätort gör bilen oss mindre beroende av tidtabeller som vi inte kan påverka. Utan tillgång till bil skulle hälften av svenskarna, 49 procent, ha svårt eller mycket svårt att bo kvar i sin nuvarande bostad, enligt Svenskar om bilen (2017).



Det finns med andra ord ingen grund för att bilens betydelse skulle minska varken på kort eller lång sikt. Det enda rimliga är därför att lagar och regler ska underlätta för mer resande i framtiden, även med bil.

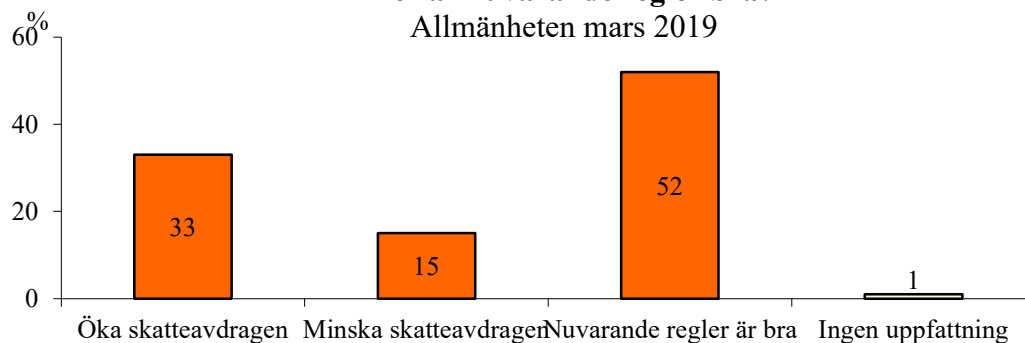
Reseavdraget fyller en viktig funktion

Avdrag för resor till och från arbetet har funnits olika former i över 100 år. Förändringar har skett i takt med att vi rent tekniskt har kunnat resa längre sträckor inom samma tidsramar.

Varje dag tar 2,7 miljoner svenskar bilen till jobbet. Därför är avdragsrätt för resa till och från arbetet viktigt för människors möjlighet till en större arbetsmarknad och för företagets möjligheter att rekrytera rätt kompetens. År 2019 uppgick avdraget till ungefär 14 miljarder kronor. Skatten minskade dock endast med ca 5,2 miljarder kronor, eftersom avdraget görs före fastställande av den beskattningsbara inkomsten.

Det finns i dagsläget inget som pekar på att behovet av arbetspendling kommer att minska i framtiden. Tvärtom kommer behovet av flexibla transporter och resor med största sannolikhet att öka – även då är bilen oersättlig.

Tycker du att politikerna skall minska eller öka möjligheterna till skatteavdrag för resor med bil till och från arbetet? Eller är nuvarande regler bra?



Enligt en SKOP-undersökning som MRF låtit göra vill en majoritet av befolkningen behålla nuvarande regler kring reseavdrag. En stor minoritet vill också öka möjligheterna till avdrag. Endast en liten minoritet vill försämra möjligheterna (se diagram). Det finns alltså inget folkligt stöd för planerna på att försämra



reseavdraget, vilket naturligtvis är värt att ha i åtanke om regelverket ska uppfattas som legitimt i framtiden.

Ibland hörs argumentet om att reseavdraget främst skulle gynna personer med höga

inkomster i storstadsregionerna. Det är i och för sig sant att reseavdragets utformning gör att det får större genomslag för de med högre inkomster. Det stämmer också att de totala reseavdragen är störst i Stockholms län, men det är inte

Reseavdraget används främst i (mer än var fjärde individ):	Reseavdraget används minst i (färre än fem procent):
Bollebygd	Danderyd
Ale	Lidingö
Lilla Edet	Stockholm
Svalöv	Solna
Knivsta	Nacka
Lerum	Sundbyberg
Gagnef	Malmö
Kungsbacka	
Forshaga	

Källa: Skattebetalarnas förening
RUT 2021_316, Lars Beckman

överraskande eftersom det bor mest människor här.

Reseavdraget har störst påverkan på hushållsekonomi för hushåll i:

Lilla Edet

Bjurholm

Heby

Färgelanda

Bräcke

Nordmaling

Strängnäs

Hörby

Sjöbo

Källa: Skattebetalarnas förening
RUT 2021_316, Lars Beckman

Det behövs dock en lite djupare analys än bara ett konstaterande av hur pengarna transfereras. Vad som är mest väsentligt i sammanhanget är att reseavdraget samtidigt nyttjas av breda grupper och på många olika håll i landet.

Som synes av tabellerna är det i kommuner där resbehovet till arbetsplatser är stort som reseavdraget också utnyttjas av störst andel invånare. I Stockholms län är andelen användare av avdraget klart lägre än i övriga län och sex procent nyttjar det här. Det används främst i Hallands och Uppsala län där 15 procent använder sig av

reseavdrag. I regel nyttjas reseavdraget av mellan 10 och 13 procent av befolkningen i de olika länen.

Ser man till reseavdrag i förhållande till lön får man fram hur viktigt reseavdraget är för privatekonomin. Störst betydelse för människors privatekonomi har reseavdraget i mindre kommuner med lite lägre medelinkomst (se tabell). Med andra ord fungerar



det precis som det är tänkt; arbetsmarknaden breddas genom bättre resmöjligheter för stora grupper.

Synpunkter på ”Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk”

MRF har i tidigare remissrunda framfört kritik mot förslagen om att avskaffa reseavdraget. Vi avstyrker även det något reviderade förslaget i promemorian ”Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk”(Fi2021/03460) i sin helhet.

Själva syftet med reseavdraget undergrävs i och med det nya förslaget. Arbetsmarknaden kommer att fungera sämre och möjligheterna att bo på olika platser i landet kommer att undermineras när det blir ekonomiskt svårare för stora grupper att arbetspendla. Det är naturligtvis ingen önskvärd utveckling.

När regeringen 2017 beslutade att tillsätta en kommitté för att se över reseavdraget var också syftet att minska utsläppen från resandet, inte att underlätta själva resandet i sig. I synnerhet resande med bil skulle försvåras och kollektivtrafiken skulle premieras. Dessutom ville man motverka det ekonomiska ”läckage” som sker när reseavdraget används fel. Det ska bli dyrare att resa och staten ska få mer resurser helt enkelt. Mot den bakgrunden är det inte märkligt att kommittén och den aktuella promemorian landat fel.

2020 konstaterade en utredning från myndigheten Trafikanalys att kommitténs förslag till nya regler skulle innebära en rad komplikationer (Rapport 2020:8). Förslagen skulle inte ha några större effekter totalt sett på resmönstren. För de allra flesta som reser med kollektivtrafik kommer de nya reglerna inte ha någon effekt, medan de som reser med bil får en tydlig försämring i och med ökade kostnader. Det är den tydligaste effekten.

Efter detta har en viss omarbetning av förslagen skett och det som föreslås i den aktuella promemorian är en regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbasead och färdmedelsneutral i stället för dagens kostnadsbaseade avdragsrätt för resor mellan bostad och arbetsplats. Skillnaden mellan det tidigare betänkandets förslag och den aktuella promemorians är just att skattereduktionen för arbetsresor knyts till var i landet man är bosatt och arbetar. Anledningen till att just den regionala differentieringen införts torde vara den kritik som MRF och många andra remissinstanser lyft om att förslagen till ny skattereduktion försämrar



möjligheterna att bo och verka i de delar av landet som inte har tillgång till tunnelbana eller annan kollektivtrafik. Men även med det nya förslaget om regional differentiering kvarstår denna kritik.

Förslaget till skattereduktionen innebär att skattelättnaden endast knyts till avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för den faktiska kostnaden för resan däremellan. Detta är en orimlig princip. Om resan till och från arbetet ska underlättas måste utgångspunkten naturligtvis vara hur kostnaderna faktiskt ser ut. Här är nuvarande regelverk kring reseavdrag bättre anpassat till verkligheten.

Idag kan de som arbetspendlar med bil göra av avdrag med 18,50 kronor per mil. I det nya förslaget får alla som pendlar en skattereduktion på fem kronor milen, oavsett hur man reser. Med stor precision slår detta mot de som behöver bilen längre sträckor för att ta sig till jobbet. I stället för att utgå ifrån den tidsvinst som kan göras med bilresa ska bostadsorten utgöra grunden. Att utgå ifrån "objektiva kriterier" (som föreslås grunda sig på vad myndigheten Tillväxtanalys definierar som är stad, glesbygd etc.) säger inget om hur situationen ser ut på individplanet. Detta är ett stelbent och omodernt sätt att se på den enskildes mobilitet.

Människor måste själva kunna avgöra vilket som är det bästa resesättet, utan att valmöjligheterna kringskärs av rigida regler. Bor man i ett storstadsområde, men ändå behöver bilen för att livssituationen kräver det, kommer de nya reglerna att innebära en extra kraftig försämring. Som Trafikanalys konstaterade i den tidigare nämnda rapporten så är tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor bristfällig för 90 procent av dem i glesbygd som har resor till arbetet som är över 30 kilometer. Men även i områden som inte utgörs av glesbygd är tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor bristfällig för 58 procent. Dessutom innebär inte ett generellt utbud av kollektivtrafik av den passar för individuella behov. Byten och resmönster kan faktiskt göra att resan blir ogenomförbar utan bilens flexibilitet.

Hållbart resande

Som tidigare nämnts är ett av skälen till att avskaffa reseavdraget ambitionen om att minska utsläppen. Även i detta avseende leder förslagen till nya regler fel. Fordonsbranschen genomgår nu en stor omvandling med ny teknik och förnyelsebara bränslen, vilket skapar förutsättningar för hållbar mobilitet. Enligt Naturvårdsverket var utsläppen från personbilar 21 procent lägre år 2019 jämfört med 1990. Utvecklingen kommer att snabbas på med elektrifieringen av fordonsflottan som nu pågår.



För bilbranschens bästa

Sida 7 (7)
Stockholm 211210

I dagsläget är fem procent av den totala personbilsparken laddbara fordon. Det finns stor tillväxtpotential och utvecklingen går allt snabbare. I oktober 2021 utgjorde andelen laddbara bilar av nyregistreringarna 51 procent. Under samma månad var 23 procent av de totala registreringarna elbilar, vilket innebär att elbilarna ökade med 96 procent jämfört med samma månad i fjol, samtidigt som laddhybriderna minskade med 29 procent. Allt fler bilar går alltså på el och köpviljan blir allt starkare. Även på **begagnatmarknaden händer mycket och i oktober ökade försäljningen med 213 procent i jämförelse med samma period förra året. Laddhybrider gick upp 113 procent under samma period. Samtidigt tappade bensin- och dieselbilar 14 procent i försäljning.**

Detta är en utveckling som ska uppmuntras. Om det ska vara möjligt måste goda möjligheter skapas för att människor ska ha råd att köra och köpa nya bilar. Att i det läget försämra möjligheterna till resor med bil kommer att hindra den omställning som pågår för fullt.

Miljövinster med att avskaffa reseavdraget är försumbara. Det blir i bästa fall ett slag i luften när det gäller hållbarheten och värsta fall en direkt försämring. Det är ingen väg framåt, utan ett stickspår som bör undvikas.

Ev signatur