

Remiss Promemorian Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss

Vissa delar i utredningen ”Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik” är väl underbyggda medan andra tar genvägar. Utredningen andas exempelvis ingenting om risken för att staten inför en bagatellartad förmån som blir ett slag i luften. VTI avstyrker därför förslaget.

Det huvudsakliga syftet med den föreslagna åtgärden är att underlätta arbetsresor med kollektiva färdmedel. Ett annat syfte är att få fler individer att välja kollektiva färdmedel i stället för bil för sina arbetsresor.

Remissen utgår från att kostnaderna för drivmedel har minskat under det senaste året, samtidigt som priserna för kollektivtrafik ökat. Detta anges som motiv för att införa en subventionerad skatteförmån. Frågan om varför kostnaderna för kollektivtrafiken ökat snabbare än KPI över lång tid (Pyddoke 2020, 2024) besvaras/problematiseras däremot inte. Svensk forskning indikerar bland annat att det finns effektiviseringspotential (Asplund och Pyddoke 2020, Börjesson m.fl. 2019). Det nämns inte heller att kollektivtrafiken till stor del redan är skattefinansierad.

Det är dessutom oklart om den föreslagna åtgärden svarar mot det egentliga problemet att biltrafiken i städer är underinternaliserad. En åtgärd för att öka internaliseringsgraden kunde vara att höja/införa trängselskatter, drivmedelsskatter och parkeringsavgifter. Detta skulle göra kollektivtrafiken relativt sett mer attraktiv.

Vidare är det oklart vad målsättningen med den föreslagna skattelättnaden är, dvs. om överflyttningen till kollektiva färdmedel anses vara ett mål i sig eller ett medel för att uppnå de transportpolitiska målen. För en mer konsekvent bedömning borde den samhällsekonomiska lönsamheten för den föreslagna åtgärden ha jämförts med alternativa åtgärder.

Förslaget riskerar vidare att vara socialt snedfördelat både ur ett regionalt och socioekonomiskt hänseende då det i första hand kommer erbjudas personer i storstadsområden med fast anställning och arbetsgivare som är beredda att erbjuda förmånen som ett sätt att öka sin attraktivitet som arbetsgivare. Det vill säga en grupp som ofta har högre utbildning och inkomster och inte låginkomsttagare och landsbygdsbor. I Stockholm har inte heller kollektivtrafiken en stark omfördelande effekt (Börjesson m.fl. 2020)

Med periodbiljetter längre än 30 dagar vet vi inget om faktisk resaktivitet förutom att resenären behöver resa ett visst antal gånger för att förmånen ska vara lönsam. För kollektivtrafikoperatörerna

kan det däremot innebära ökade (säkrade) intäkter, dels om nuvarande enkelbiljettresenärer byter till periodkort, dels om nya resenärer tillkommer. Samtidigt kan dessa nya resenärer innebära ökade kostnader för kollektivtrafikmyndigheterna och det är svårt att bedöma de samlade effekterna. Utredningen säger inget om den offentliga sektorns administrationskostnader och värderar inte heller skattefinansieringskostnaden ¹.

Övergripande saknar konsekvensanalysen en systematisk sammanställning av förslagets förväntade fördelningseffekter, dvs. hur staten, regioner och kollektivtrafikmyndigheter, kollektivtrafikoperatörer, arbetsgivare, arbetstagare och andra resenärer påverkas av förslaget.

Erfarenheter från andra länder utvärderas inte och sammanfattning saknas.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit utredningsledare Inge Vierth, senior forskare Roger Pyddoke och utredare Emma From.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Referenser

Asplund, D. and Pyddoke, R. (2020) Optimal fares and frequencies for bus services in a small city, Research in Transportation Economics, Volume 80, May 2020, 100796.

Börjesson, M., Fung, C.M., Proost, S., and Yan Z. (2019). Do Small Cities Need More Public Transport Subsidies Than Big Cities? Journal of Transport Economics and Policy, Volume 53, Part 4, pp. 275–298.

Börjesson, M., Eliasson, J. and Rubensson, I., 2020, Distributional effects of public transport subsidies, Journal of Transport Geography, Vol 84, 102674, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102674>.

Pyddoke, R., 2024, Konkurrens på marknaderna för upphandlad kollektivtrafik, Konkurrensverket, Uppdragsforskningsrapport 2024:2.

Pyddoke R. (2020) Upphandling och kollektivtrafikavtal med incitament - Vilka effekter har de?, K2 Outreach 2020:6.

¹ Trafikverket, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 8.0 (2024-04-02) s.49