

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Finansdepartementet (remissadress)

Remiss - av Promemorian Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

- SKR ser positivt på åtgärder som kan leda till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar, vilket remitterat förslag kan bidra till i viss mån. SKR ifrågasätter samtidigt om förslaget är ändamålsenligt utformat.
- Den viktigaste faktorn för kollektivt resande är utbudet, vilket kan innebära att förmånen främst kommer att erbjudas i områden med god kollektivtrafiktäckning. SKR menar att detta kan leda till begränsade och ojämnt fördelade effekter. SKR anser också att staten måste ta ett större ansvar för infrastruktur för en fungerande kollektivtrafik.
- SKR bedömer att den administrativa bördan kan öka för arbetsgivare som väljer att införa åtgärden. Dessutom kan förmånen innebära att de anställdas pensionsgrundande och sjuklönegrundande inkomst minskar, vilket kan uppfattas som mindre attraktivt för både arbetsgivare och arbetstagare.
- SKR förutsätter en reglering enligt finansieringsprincipen mot det generella statsbidraget som motsvarar skattebortfallet.
- SKR menar att andra åtgärder kan vara mer träffsäkra utifrån önskvärda effekter än den föreslagna modellen.
- SKR vill framhålla att det är av stor vikt att säkerställa att utfall och effekter kan mätas och studeras på ett tillförlitligt sätt före ett genomförande sker.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Positivt med åtgärder för att öka kollektivtrafikens marknadsandel

SKR står bakom det branschgemensamma målet att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafik år 2030. Till målet hör en vision om att kollektivtrafiken är en grön, inkluderande grund för hållbara samhällen efter 2030. SKR ser därför positivt på åtgärder som leder till att öka kollektivtrafikens marknadsandel och som ger förutsättningar att ställa om till ett mer hållbart

resande. Förslaget om skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik, och även färdtjänst, för att underlätta arbetspendling kan i viss mån bidra till detta. I promemorians konsekvensanalys finns det ett flertal effekter beskrivna. SKR menar att vissa av dessa medför att det går att ifrågasätta om förslaget är ändamålsenligt utformat. Det rör exempelvis vissa konsekvenser för såväl arbetsgivare som individer, minskade kommunala skatteintäkter, samt att effekterna av åtgärden kommer att vara svåra att utvärdera.

Risk för begränsade och ojämnt fördelade effekter

I promemorian beskrivs att effekter på resandet i kollektivtrafiken påverkas av flera faktorer där övergången till periodbiljetter bedöms ha betydelse för en eventuell reseökning snarare än kostnadssänkningen. SKR vill peka på att den viktigaste faktorn för kollektivt resande är utbudet, det vill säga att man kan använda kollektivtrafik för de flesta resor man gör. Detta kommer förmodligen innebära att förmånen främst kommer att erbjudas i områden med god kollektivtrafiktäckning, vilket kan leda till begränsade och ojämnt fördelade effekter. Resandet bedöms öka framför allt i rusningstrafik, något som kan innebära att regionala kollektivtrafikmyndigheter behöver förstärka utbudet. SKR vill trycka på de stora behoven av ökade satsningar på transportinfrastruktur. För kollektivtrafikens konkurrenskraft är det av stor vikt att komma till rätta med bristande underhåll, framför allt på järnvägen där mycket arbetspendling sker. SKR anser att staten måste ta ett större ansvar för infrastruktur för en fungerande kollektivtrafik i hela landet. Såväl underhållsåtgärder som investeringar behöver prioriteras under de kommande åren för att främja kollektivtrafikens förutsättningar.

Både för- och nackdelar för arbetsgivare och arbetstagare

Många arbetsgivare strävar efter att minska sina klimatutsläpp och uppmuntrar sina anställda att resa klimatsmart, däribland kommuner och regioner som är stora arbetsgivare och sysselsätter ungefär 1,2 miljoner arbetstagare. SKR instämmer i att förslaget innebär en ökad administrativ börda för de arbetsgivare som väljer att erbjuda förmånen, men bedömer att administrationen kan öka mer än i viss omfattning. Dessutom kan förmånen innebära att de anställdas pensionsgrundande och sjuklönegrundande inkomst minskar. Även om effekten bedöms vara liten, och förmånen är frivillig att erbjuda, kan detta innebära att förmånen uppfattas som mindre attraktiv än vad som är avsikten, både att erbjuda som arbetsgivare och att ta del av som arbetstagare.

Förslaget innefattar arbetspendling både med kollektivtrafik och färdtjänst, vilket SKR ser som positivt för rättvisa och inkludering. Det bör emellertid förtydligas att arbetsgivare som väljer att införa förmån ska göra det för båda transportformerna, det vill säga att dessa ska betraktas som likvärdiga.

Skattebortfallet måste regleras enligt finansieringsprincipen

Skattebortfallet av förslaget beräknas till omkring 2 miljarder kronor, varav hälften utgörs av kommunalskatt. Drygt hälften av bortfallet bedöms hamna i Stockholms län, men inkomstutjämnningssystemet gör att de kommunvisa skillnaderna i intäkter på grund av skattebortfallet bör bli små. Antagandena som

ligger bakom det beräknade skattebortfallet är mycket osäkra, men SKR har inget underlag för att göra en annan bedömning än den som görs i promemorian. SKR förutsätter en reglering enligt finansieringsprincipen mot det generella statsbidraget som motsvarar skattebortfallet.

Andra åtgärder kan vara mer träffsäkra än den föreslagna modellen

För att ställa om transportsektorn och minska de klimatpåverkande utsläppen från vägtrafiken behövs många förändringar genomföras som kan skapa övergångar till ett mer hållbart resande. SKR vill påtala de fördelar som SKR såg med ett bredare, färdmedelsneutralt regelverk för reseavdraget, i likhet med det som beslutades 2022 men sedan drogs tillbaka. Det kan också finnas fördelar med ökat generellt stöd till regionerna som tillhandahåller kollektivtrafiken, särskilt om utbudet behöver förstärkas som en följd av förslaget i promemorian. Ett annat sätt kan vara att titta på förändringar inom ramen för det befintliga reseavdraget. SKR menar att andra lösningar skulle kunna vara mer träffsäkra än den föreslagna, något komplexa, modellen i promemorian och att detta borde ha utforskats närmare.

Att effekterna kan mätas måste säkerställas

Det främsta syftet med den föreslagna åtgärden är att underlätta arbetsresor med kollektiva färdmedel genom en kostnadsminskning för individen genom att arbetsgivaren tillhandahåller en delvis skattefri förmån, alternativ skattefri ersättning. Ett andra syfte är att, till viss del, bidra till att öka kollektivtrafikens marknadsandel. SKR menar att beteendeförändringar som leder till mer hållbart resande, som även inbegriper gång och cykel, bör vara i fokus för åtgärder av denna typ. Åtgärdens isolerade effekt bedöms inte kunna mätas inom ramen för befintliga undersökningar. SKR vill framhålla att det är av stor vikt att säkerställa att utfall och effekter kan mätas och studeras på ett tillförlitligt sätt före ett genomförande sker.

Palle Lundberg, verkställande direktör

Patrik Jakobsson, avdelningschef

Sveriges Kommuner och Regioner