

## Yttrande över remiss av promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

I promemorian föreslås ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor som förväntas omfatta fler personer. I stället för det nuvarande skatteavdragsystemet föreslås en regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbasead och färdmedelsneutral.

I denna promemoria föreslås en annan inriktning på skattelättnaden jämfört med kommitténs tidigare förslag (SOU 2019:36). I stället för att gynna skattskyldiga med långa arbetsresor bör skattelättnaden främst riktas till skattskyldiga som bor i områden där det inte finns samma möjlighet till kollektivtrafik som i storstadsområden. Förslaget förväntas förenkla administrationen, minska skattefel samt leda till minskade utsläpp från arbetsresor.

### Synpunkter

Grundidén till förslaget är 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. Här inkluderas också att skattereduktionen inte bara gäller arbetsresor utan även för resor till platsen för skattefri utbildning
- 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

Förslaget har dock, enligt VTI, ett antal brister och/eller förbättringspotential:

- I vissa fall är det oklart vad det är som man vill uppnå med förslaget då promemorian är motsägelsefull i flera avseenden. Exempelvis beskrivs ett av syftena med förslaget vara att minska utsläpp av växthusgaser och att man vill öka andelen arbetsresor som görs med kollektivtrafik. För att uppnå nationella och globala hållbarhetsmål skulle förslaget kunna riktas ännu starkare mot att öka resande med kollektivtrafik. Samtidigt kan läsas på s.19 ”utgångspunkten för förslaget är att skattelättnaden främst ska riktas till skatteskyldiga som bor i områden där det inte finns tillgång till kollektivtrafik samma utsträckning som i storstadsområdena”, och på s.43 ”Avdragsrätten finns för att underlätta för skattskyldiga med höga utgifter för arbetsresor att kunna ta sig till arbetet, vilket är viktigt för en väl fungerande arbetsmarknad. Det är angeläget att även den nya skattereduktionen bidrar till regionförstoring och därigenom underlättar rörligheten på arbetsmarknaden”. Dessa båda syften (gynna kollektivtrafikresenärer och de med höga utgifter för arbetsresor) är motsägelsefulla och det är således inte uppenbart vad som är viktigast att åstadkomma. Att införa ett system med färdmedelsneutral skattereduktion kommer att missgynna arbetstagare med lång resväg till arbetet och där bil är det enda konkreta alternativet, då blir det missvisande att samtidigt hävda att ”skattelättnaden främst ska riktas till skatteskyldiga som bor i områden där det inte finns tillgång till kollektivtrafik samma utsträckning som i storstadsområdena”
- Konsekvensanalysen är bristande i sin samhällsekonomiska analysansats, bland annat då den saknar jämförelse med andra, alternativa, lösningar på skattelättnader för arbetsresor. Är status quo (dvs. så som systemet är utformat idag) det näst bästa alternativet? Eller finns det andra potentiella lösningar som bör tas hänsyn till?

Konsekvensanalysen är delvis otydligt utförd med bristande transparens. I vissa fall är det otydligt vad siffror och summor baseras på. Flera av de egna beräkningarna i promemorian är också baserade på Resvaneundersökningen, vilken lider av stora bortfall i svarsfrekvens. Därmed kan tillförlitligheten i beräkningar baserade på uppgifter i Resvaneundersökningen, åtminstone delvis, vara bristande

Vidare, i flera av de fall där förslaget i promemorian skiljer sig från det tidigare betänkandet så är slutsatsen i konsekvensanalysen att effekterna anses vara svårbedömda. Ofta med tillägget att ”effekterna är begränsade” utan att förklara varför. Här borde en utförligare och tydligare analys göras för att beslutsfattare ska kunna fatta välgrundade beslut

Beräkningarna i konsekvensanalysen utgår ”vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna”. Trots detta påstås det i promemorian vid upprepade tillfällen att förslaget bedöms leda till en viss överflyttning av arbetsresandet från bil till kollektivtrafik och därigenom minska utsläppen från vägtrafiken. Detta borde kunnat ha tagits hänsyn till i konsekvensanalysen (exempelvis via olika scenarier)

- Promemorians förslag saknar tillräcklig hänsyn till (ökad) jämställdhet mellan kvinnor och män och effekterna på jämställdhet är oklar. Män pendlar längre än kvinnor (se t.ex. Camstra 1996, Gordon 1989, och McQuaid 2012) vilket 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))

Enligt promemorian beräknas förslaget bidra till en (marginellt) mindre ojämnt fördelad skattelättnad mellan kvinnor och män. Då män pendlar längre än kvinnor kommer dock män

ändå att gynnas mer relativt kvinnor av förslaget. Här bör en större kraftansträngning kunna göras för att formulera ett förslag där ökad jämställdhet har högre fokus

- En avståndsbasead i stället för utgiftsbasead skattelättnad kan potentiellt gynna kollektivtrafikresande i vissa fall (via att det blir relativt dyrare att arbetspendla med bil). Oklart om det finns belägg för att individer kommer att välja kollektivtrafik före bil, inte minst när det gäller individer som tidigare har för vana att ta bilen till arbetet, oavsett om de är berättigade en skattelättnad eller inte i det nya systemet. Det är således oklart till vilken grad förändringen har en styrande effekt på färdmedelsvalet

- Under 6.6 Effekter för miljön kan läsas ”Kostnadsförändringarna kan dock öka attraktiviteten nära kollektivtrafik, vilket skulle kunna innebära en större minskning av utsläppen på längre sikt” (s.61). Oklart om det finns en sådan effekt, hur stor effekten är i sådana fall samt hur detta påverkar bostadspriser i sådana områden. I detta sammanhang finns också risken för en långsiktig negativ fördelningseffekt där tillgängligheten till kollektivtrafik riskerar att till stor del bero på möjligheten att köpa en bostad med relativt högt pris

Enligt promemorians konsekvensanalys kommer förslaget inte heller att ha någon nämnvärd påverkan på geografisk rörlighet och kompetensförsörjning relativt dagens skattelättnadssystem. Det är dock möjligt att minskade skattelättnader för arbetsresor med bil medför att individer som inte har möjlighet att åka kollektivt främst kommer att söka arbete lokalt (nära sin bostad). Om det samtidigt är (eller blir) dyrare att bo mer centralt så minskar sannolikheten att vissa grupper flyttar närmre arbetsmarknader som är centralt belägna (vilket de ofta är). Således är det möjligt att den geografiska rörligheten påverkas negativt

- Det är något otydligt vad som gäller för skatteskyldiga som arbetar på konsultuppdrag på annan plats än där arbetsgivaren är lokaliserad. Det är inte heller helt tydligt hur kontrollen av antalet arbetsresor kan utföras i det nya systemet eftersom det till skillnad från det tidigare systemet inte kan styrkas med kvitton över utgifter

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Den huvudsakliga handläggningen av ärendet har genomförts av forskare Elisabeth Lång, med stöd av forskningschef Jessica Berg och professor Yvonne Andersson-Sköld. Forskningschef Jan-Erik Swärdh har sammanställt yttrandet.

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