

Samtrafikens remissvar på SOU 2019:36 Skattelättnad för arbetsresor

Generellt sett ser Samtrafiken positivt på utredningens förslag som jämför arbetsresor med kollektivtrafik med arbetsresor med privat bil.

Klimatpolitiska mål

En av utredningens utgångspunkter var att bidra till de klimatpolitiska målen. I konsekvensanalysen visar att transportarbetet med bil kan minska med 11% och öka med kollektivtrafik med 12%. Detta är alldeles för dåligt i relation till målen som kräver en 70% minskning av utsläppen till 2030.

Största delen av konstaderna, 80% av 4,9 mrd kr, dvs 3,9 mrd kr, kommer att subventionera konceptet att svenskarna äger egen bil medan endast 20%, dvs 1 mrd kr, subventionerar hållbart kollektivt resande.

Definition av kollektivtrafik

Ett problem i resonemanget i utredningen är definitionen av kollektivtrafik. Samtidigt som det moderna transportsystemet innebär att fler varianter av delat fordon kommer att bli en allt viktigare del av det hållbara kollektiva resandet så fokuserar utredningen på en polarisering mellan bil och kollektivtrafik. Många av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bedriver en tjänst som kallas närtrafik vilket innebär personbefordran till alla adresser inom hela länet. Dessa tjänster utförs ofta med bil. Ytterligare ett bevis på att kollektivtrafik inte är en fordonsfråga.

Skatteverket som pekar på ett mått som är 2 km till närmaste hållplats för kollektivtrafik, ett begrepp som därmed inte är så relevant.

Ytterligare skattereduktion

Utredningen föreslår en ytterligare skattereduktion för resor där tidsvinsten per dag är minst 2½ timmar med bil jämfört med kollektivtrafik. Kostnaden för detta är ca 700 mkr. Detta anser vi enbart kommer att leda till att det är lättare för denna kundgrupp att "räkna hem" kostnaden för bilen och därför inte kommer att leda till någon beteendeförändring utan tvärtom bara cementera konceptet att äga och köra ensam egen privatbil till jobbet.

Förslag 1 (kopplat till kapitel 10.6)

För att gynna en omställning i enlighet med de transportpolitiska målen föreslår vi att den ytterligare skattereduktionen tilldelas de personer som har en tidsvinst på minst 2½ timmar per dag med bil jämfört med kollektivtrafik OM de annonserar sin resa för samåkning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM).

På detta sätt kommer glesbygden att gynnas och fler som vill resa resurseffektivt och därmed lite klimatvänligare tillåts göra så. Det föreslagna sättet innebär också att det inte behöver ske någon ekonomisk transaktion mellan RKM och bilförare, något som kan vara tex upphandlingsrättsligt problematiskt, utan staten står för ersättningen genom skattereduktionen. RKM får däremot i uppdrag att synliggöra samåkningserbjudandet till relevant kundgrupp genom sina informationskanaler.

I processen för annonseringen får RKM skapa en förtroendeskapande rutin så att förare och resenär får kontakt och visshet om varandra. Ett rating system där bägge parter får ge vitsord åt varandra kan troligen höja kvaliteten ytterligare.

Ekonomi och konsekvenser

Förslaget i detta remissvar blir inte dyrare för staten eftersom det är samma kriterier som triggat samma nivå av skattereduktion. För RKM kan det uppkomma kortsiktigt vissa kostnader för att ta emot och presentera den annonserade trafiken. Långsiktigt kan RKM spara pengar genom att ytterligare optimera sin trafik så att den ger bäst klimatpolitisk effekt.

Gerhard Wennerström
VD
Samtrafiken i Sverige AB