

## Särskilt yttrande av experten Johan Lidelfelt

Jag avstyrker att reseavdraget avskaffas och ersätts av en avstånds-baserad modell. Avstyrkandet utgår främst från följande principiella invändningar mot ett avstånds-baserat reseavdrag som sådant.

- Försämringar av reseavdraget som gör det mindre lönsamt att arbeta och svårare att finna rätt kompetens för företagen skadar arbetsmarknaden och tillväxten. Detta kan undvikas om reseavdraget bibehålls. Samtidigt kan klimatutsläppen från arbetsresor fortsätta att minska genom exempelvis ökad elektrifiering av fordonsflottan. Detta har inte beaktats tillräckligt i utredningen.
- Tidsvinsten är den viktigaste anledningen till att människor arbetspendlar med bil, trots att bil är betydligt dyrare än kollektivt resande. Att använda avstånd som grund för avdraget i stället för tid medför att regelverket får en sämre träffsäkerhet och effektivitet. Klimatpåverkan orsakas inte av arbetsresor i sig, utan av de utsläpp som fordons framdrivningsteknik orsakar. Genom bl.a. elektrifieringen av fordonsflottan minskar arbetsresandets klimatutsläpp vid en given mängd arbetsresor.
- Varje enskilt styrmedel bör renodlas och ta sikte på ett väl definerat mål på det mest effektiva sättet. Det finns mindre skadliga sätt (både samhällsekonomiskt och regionalpolitiskt) att bidra till klimatmålet än att förändra reseavdraget enligt en avståndsmodell, vilket utredningen inte framhåller.
- Att inkludera klimatmålet i reseavdraget skulle bygga in en onödig målkonflikt, då ett och samma styrmedel inte kan styra mot två motstridiga mål. Målet om regionförstoring skulle inte uppnås med utredningens förslag.
- En viktig orsak till att kostnaden för att arbetspendla med bil är hög är att skatterna på drivmedel är höga (skatter utgör 60 procent av bensinpriset). Priserna på kollektivtrafik är låga till följd av att intäkter från kommunalskatterna används för att subventionera biljettpriserna. Personer som pendlar till arbetet med bil betalar därmed även för kollektivtrafiken, även om de själva aldrig utnyttjar den. Som helhet betraktad betalar personbilstrafiken i glesbygd redan i dag mer än fullt ut för sina samhällsekonomiska

kostnader (Trafikanalys, rapport 2019:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader). Dessa faktum talar emot ytterligare förslag som fördyrar och försvårar arbetspendling och regionförstoring.

- En avståndsbasead modell innebär en omfördelning från land till stad genom skatteskärpningar för bilpendlare i glesare delar av landet. Legitimiteten och stabiliteten kan ifrågasättas i ett system som innebär stora skatteskärpningar för personer som behöver pendla med bil till sitt arbete.
- Förekomsten av fel i dagens system visar på ett behov av att arbeta bättre med kontrollen, snarare än att reformera hela reseavdragets regelsystem.

Det framlagda förslagets specifika konstruktion har flera brister bland vilka jag särskilt vill peka på följande.

- Kommitténs förslag skulle medföra stora skatteskärpningar för människor som behöver bil för att ta sig till sitt arbete. Som framgår i betänkandet skulle förslaget göra det dyrare att arbeta och försvåra företagens kompetensförsörjning i hela Sverige, men särskilt i de områden där kollektivtrafiken saknas eller inte fungerar för arbetspendling. Enligt Swecos underlagsrapport Förändrat Arbetsreseavdrag? skulle arbetspendlingen på avstånd mellan 3 och 10 mil minska med 12 procent totalt och 15–16 procent i landsbygdskommuner. Dessa konsekvenser är skadliga för sysselsättningen och näringslivet, särskilt i glesare delar av landet.
- Förslaget skulle enligt betänkandet samt underlagsrapporten Förändrat Arbetsreseavdrag? från Sweco leda till regionförminskning. Detta går emot kommitténs direktiv som säger att förslaget ska bidra till regionförstoring.
- Samtliga skattebetalare med mindre än 3 mil till arbetet skulle med utredningens förslag förlora möjligheten att göra reseavdrag. Inom denna grupp finns många personer som inte kan resa kollektivt till arbetet på ett rimligt sätt. För dem innebär förslaget enligt utredningen en skatteskärpning på mellan 4 000 och 6 400 kronor per år. Gränsen är godtycklig och kan orsaka stora skillnader i utfall vid likartade avstånd.

- Skatteskärpningen till följd av förslaget för en person som arbetspendlar fem mil med bil uppgår enligt betänkandet till 9 400 kronor per år. Vid en sträcka på tio mil blir skatteskärpningen 22 000 kronor om året om tidsvinstkravet i komplementregeln inte uppfylls. Detta är exempel på betydande skattehöjningar för personer som arbetar och i många fall saknar alternativ till bilen. Effekterna för kompetensförsörjningen till följd av detta är bristfälligt analyserade i betänkandet.
- Enligt underlagsrapporten från Sweco kommer cirka 50 procent av pendlarna i landsbygdskommuner att uppfylla det föreslagna tidsvinstkravet inom komplementregeln. Träffsäkerheten i regelns utformning kan därmed sägas vara låg.
- Den föreslagna avståndsbaserade modellen ger upphov till problem med legitimitet. Exempelvis ökar risken för överkompensation, dvs. när skattereduktionen överstiger den faktiska kostnaden för arbetsresorna, för kollektivresenärer. Enligt utredningen kan överkompensationen uppgå till 3 000–4 000 kronor per år beroende på biljettpriserna i kollektivtrafiken.
- Den föreslagna komplementregeln innebär att reseavdraget även framgent skulle bygga på tidsvinst för personer med långa avstånd och bristande kollektivtrafik, dock med högre krav på tidsvinst än i dag. Detta indikerar att även kommittén anser att tidsvinst är en mer ändamålsenlig grund för ett reseavdrag.
- Enligt underlagsrapporten från Sweco bedöms miljövinster av förslaget som små, och värderas endast till 0,38 miljarder kronor 2021. De samhällsekonomiska kostnaderna för konsumenterna (bilpendlare) bedöms öka med 2,4 miljarder kronor. Detta visar att förslaget innebär en relativt liten miljönytta till en hög samhällsekonomisk kostnad.
- Koldioxidutsläppen bedöms i betänkandet minska med 220 000 ton om förslaget införs. Det skulle ske till en kostnad av cirka 1 miljarder kronor för skattebetalarna. Förslaget innebär därmed en kostnad på cirka 4 545 kronor för att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen med ett ton. Denna kostnad bör sättas i relation till andra alternativ för att bedöma om kommitténs förslag är kostnadseffektivt. En naturlig referenspunkt är den värdering som används i underlagsrapporten från Sweco, där beräkningarna är

gjorda med hjälp av Trafikverkets trafikmodeller. Där är det samhällsekonomiska värdet av ett ton minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp 1 300 kronor, alltså nästan fyra gånger mindre än den kostnad som skulle följa av utredningens förslag.

- Utredningens förslag skulle orsaka problem med administration och kontroll när det gäller att avgöra avstånd mellan bostad och arbetsplats. Arbetsmarknaden går mot allt högre grad av specialisering och tjänster och kompetenser köps allt oftare vid behov. Personalens arbetsplatser växlar och rörlighet är många gånger en förutsättning för fungerande verksamheter. Många är i dag anställda av en arbetsgivare men utför arbete på många ställen hos olika uppdragsgivare. Dessa aspekter har inte beaktats tillräckligt i betänkandet. (Se rapporten ”Fastställande av tjänsteställe när arbetsplatser växlar” från Almega och Svenskt Näringsliv [2016].)