

Remissvar från Gröna Mobilister gällande **Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik**

Om Gröna Mobilister

Gröna Mobilister är en ideell förening som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Gröna Mobilister företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Föreningen Gröna Mobilister är tacksam för möjligheten att lämna synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Finansdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

Övergripande synpunkter

Positivt:

- Att behovet att jämma ut skattefördelarna mellan bilism och kollektivtrafik uppmärksammas och åtgärder vidtas

Övergripande kritik:

- Skattelättnaden på 50 procent är för låg för att kompensera den ojämna spelplanen mellan bilism och kollektivtrafik
- Bristande konsekvensanalys av klimat- och fördelningseffekter
- Skattelättnaden bör gälla alla kollektivtrafikbiljetter

Generellt:

- Förslaget är ett välkommet steg men behöver kompletteras med ytterligare åtgärder för att skapa verklig jämställdhet mellan trafikslag

Detaljerade synpunkter

Skattereduktionens storlek och utformning

Gröna Mobilister anser att förslaget om att endast 50 procent av förmånsvärdet upp till 13 000 kronor ska beskattas är otillräckligt för att uppnå de klimat- och rättvisemål som motiverar förslaget. Enligt en rapport från Svensk Kollektivtrafik erhåller förmånsbilsinnehavare statliga subventioner på över 114 000 kronor per år genom kombinationen av låg förmånsbeskattning, kostnadsfri laddning på arbetsplatsen, installation av laddbox hemma och generösa reseavdrag vid pendling. Samtidigt har kollektivtrafikresenärer som erbjuds gratis årskort fått betala upp till 10 000 kronor i förmånsskatt.

För att skapa verklig jämställdhet mellan trafikslag bör skattelättnaden utökas till att omfatta fullständig skattefrihet för kollektivtrafikförmåner upp till en rimlig nivå, alternativt höjas till att endast 25 procent av förmånsvärdet beskattas. Detta skulle skapa en mer balanserad incitamentsstruktur som gynnar kollektivtrafik som klimatvänligt alternativ.

Skattelättnaden bör gälla alla kollektivtrafikbiljetter

Förslaget bör utökas till att gälla samtliga kollektivtrafikbiljetter. Att bara ge skattelättnader till periodbiljetter med minst 30 dagar utesluter den ökade användningen av enkelbiljetter samt den nödvändiga utvecklingen av biljettlösningar som är flexibla. Efterfrågan efter flexibla biljettsystem har ökat efter covidpandemin eftersom andelen hybridarbete har ökat i Sverige, dvs att fler jobbar hemifrån några dagar per vecka. Utvecklingen av mer flexibla biljettlösningar är något som Gröna Mobilister ser som en viktig byggsten för att öka kollektivtrafikanvändningen i Sverige.

Klimatkonsekvenser och transporteffektivitet

Promemorian saknar en gedigen analys av förslagets klimateffekter. Kollektivtrafiken i Sverige drivs till cirka 95 procent med förnybara drivmedel och el, jämfört med endast cirka 20 procent av personbilstrafiken. Kollektivtrafiken är dessutom mer energieffektiv, i den meningen att energiförbrukningen per sittplatskilometer är lägre.

Varje person som övergår från bil till kollektivtrafik minskar därför

klimatutsläppen betydligt – även när man beaktar att kollektivtrafikfordon kan ha lägre kapacitetsutnyttjande. Den genomsnittliga belägningsgraden skiljer dock inte mycket mellan bil och kollektivtrafik: i en bil används i snitt ungefär 30 procent av sätena, och i den subventionerade kollektivtrafiken är cirka 25 procent av sittplatserna upptagna som nationellt genomsnitt.¹

En person som byter från bil till kollektivtrafik för en 20 km lång pendling minskar sina årliga CO₂-utsläpp med 1–2 ton, beroende på bilens drivmedel och kollektivtrafikens energikälla. Det föreslagna skatteincitamentet skulle därför kunna bidra till betydande klimatvinster om det leder till överflyttning från bil till kollektivtrafik.

För att maximera klimatnyttan bör förslaget kombineras med andra åtgärder som ökar kollektivtrafikens attraktivitet, såsom investeringar i infrastruktur, ökad turtäthet och integrerade biljettsystem.

Satsningar av detta slag bidrar inte bara till att minska klimatpåverkan från transportsektorn, utan gör den också mer yteffektiv: värdefulla utrymmen frigörs i stadsplaneringen eftersom behovet av vägar och parkeringsplatser minskar när fler reser kollektivt.

Koppling till bredare mobilitetspolitik

Förslaget om Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik utgör en viktig pusselbit i utvecklingen mot mer flexibla mobilitetslösningar. Vi uppfattar det som att förslaget öppnar upp för det som kallas "mobilitetsbudget" – ett koncept som redan tillämpas i flera europeiska länder som Belgien, Nederländerna och Frankrike – vilket innebär ett system där arbetsgivaren istället för att ge en anställd en specifik förmån, såsom en förmånsbil, ger den anställde en flexibel budget som kan användas för olika transportlösningar.

En sådan utveckling skulle kunna ge arbetstagare större valfrihet att kombinera olika transportmedel baserat på sina specifika behov och samtidigt gynna miljövänliga alternativ.

Förslag till förbättringar

Baserat på dessa utvecklingsområden vill vi föreslå följande förbättringar:

1. Höj skattelättnaden till fullständig skattefrihet eller att endast 25 procent av

¹ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/genomsnittligt-antal-personer-i-varje-fordon-b3e/>

förmånsvärdet beskattas för att skapa mer verklig jämställdhet mellan kollektivtrafik och bilism. Den nuvarande nivån på 50 procent är otillräcklig för att kompensera för de omfattande subventioner som bilismen erhåller.

2. Genomför en konsekvensanalys av förslagets klimat-, jämställdhets- och fördelningseffekter. Analysen bör kvantifiera de förväntade överflyttningseffekterna från bil till kollektivtrafik och de därav följande klimatvinsterna.
3. Utöka förslaget till att gälla samtliga kollektivtrafikbiljetter. Att bara ge skattelättnader till periodbiljetter med minst 30 dagar utesluter den ökade användningen av enkelbiljetter samt den nödvändiga utvecklingen av biljettlösningar som är flexibla.
4. Integrera förslaget med andra åtgärder för hållbara transporter, såsom investeringar i kollektivtrafikinfrastruktur, utveckling av integrerade biljettsystem och förbättrade kopplingar mellan olika trafikslag. En sammanhållen handlingsplan ger större effekt än isolerade åtgärder.
5. Komplettera förslaget med en utveckling mot ett mer färdmedelsneutralt reseavdrag som ger större flexibilitet och möjliggör "mobilitetsbudgetar". Detta skulle öka arbetstagares flexibilitet kring att anpassa sina transporter efter behov och även öka möjligheterna att välja miljövänligare alternativ.
6. Säkerställ uppföljning genom indikatorer för förändrade resmönster, klimateffekter och fördelningseffekter. Regelverket bör utvärderas efter 2–3 år och justeras baserat på erfarenheterna.

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande

Jessica Jegermalm, vice ordförande