

Energieffektivisering och ökad kollektivtrafikandel genom förändringar av reseavdraget och förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter

Matts Andersson
WSP Analys & Strategi

Presentation på
Energimyndighetens
Programkonferens
2013-11-20

Syfte



Att bygga upp kunskapen kring hur reseavdraget och förmånsbeskattningen påverkar

- fördelningen mellan färdmedlen vid arbetsresor
- fördelningen mellan målpunkterna vid arbetsresor
- lokaliseringen av bostäder
- utsläppen av koldioxid
- energiförbrukningen

Ta fram förslag om hur dessa styrmedel bör utformas för att

- öka kollektivtrafikens marknadsandel
- minska energiförbrukningen
- minska utsläppen av koldioxid
- stimulera en mer miljösmart lokalisering

Analyserade alternativ

1. Avveckla reseavdraget
2. Avståndsberoende reseavdrag

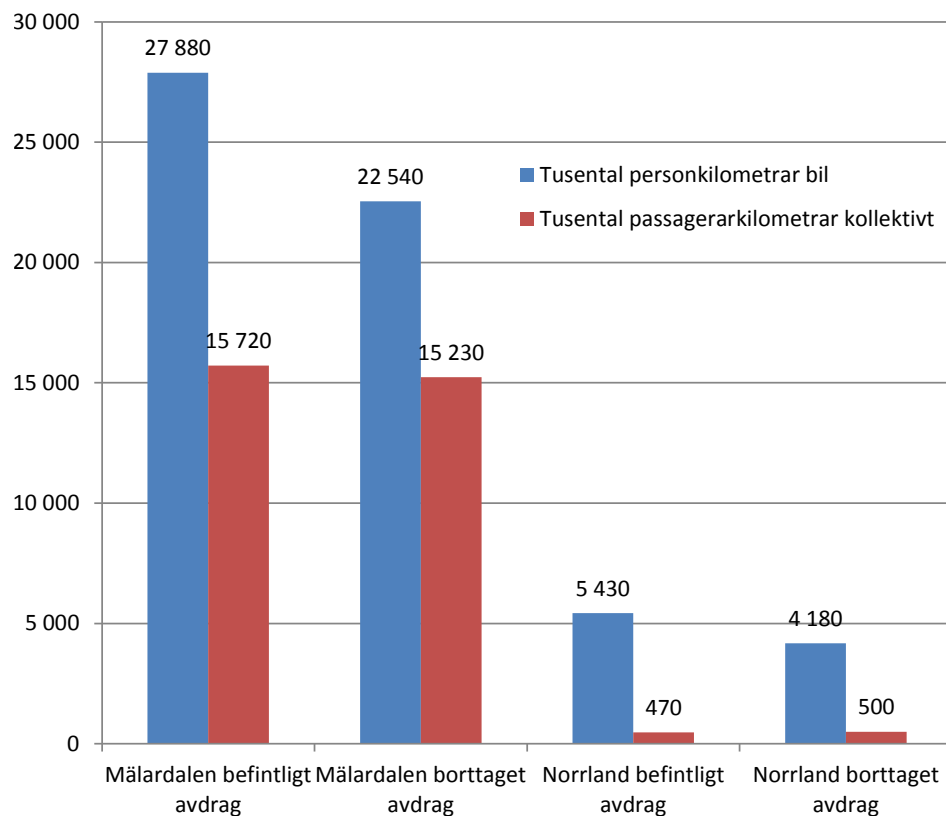


Om reseavdraget



- Dagens regler:
 - Avståndet mellan bostad och arbete minst 2 km
 - Bilavdrag: avstånd på minst 5 km och att tjänar minst två timmar sammanlagt per dag för resan till och från arbetet jämfört med koll.
 - Avdrag för utgifter över 10 000 kr/år.
- Infördes 1928. Beskrivningen av syftet skiftar något, men det handlar om att kompensera människor med dålig tillgänglighet till infrastruktur/arbetsplatser.
- Görs framförallt av manliga höginkomsttagare nära storstäder.
- Omfattande fusk (enligt Skatteverkets specialgranskning 2003 var 48 % av avdragen felaktiga)

Slopat reseavdrag - transportarbete arbetsresor vardagsmedeldygn



FÄRDSÄTT	Mälardalen absolut skillnad	Mälardalen procentuell skillnad	Norrland absolut skillnad	Norrland procentuell skillnad
Bil	-5 340	-19,2%	-1 250	-23,0%
Kollektivt	-490	-3,1%	30	6,4%

Energi- och koldioxideffekter (arbetsresor)



Energiförbrukning

- I Norrland: -11 procent
- I Mälardalen: -15 procent

Koldioxidutsläpp

- I Norrland: -16 procent
- I Mälardalen: -16 procent

Övriga effekter

- Minskade kostnader för statskassan
- Möjligheterna att fuska försvinner
- Påverkar förvärvsinkomsten

Lokaliseringseffekter – slopat reseavdrag

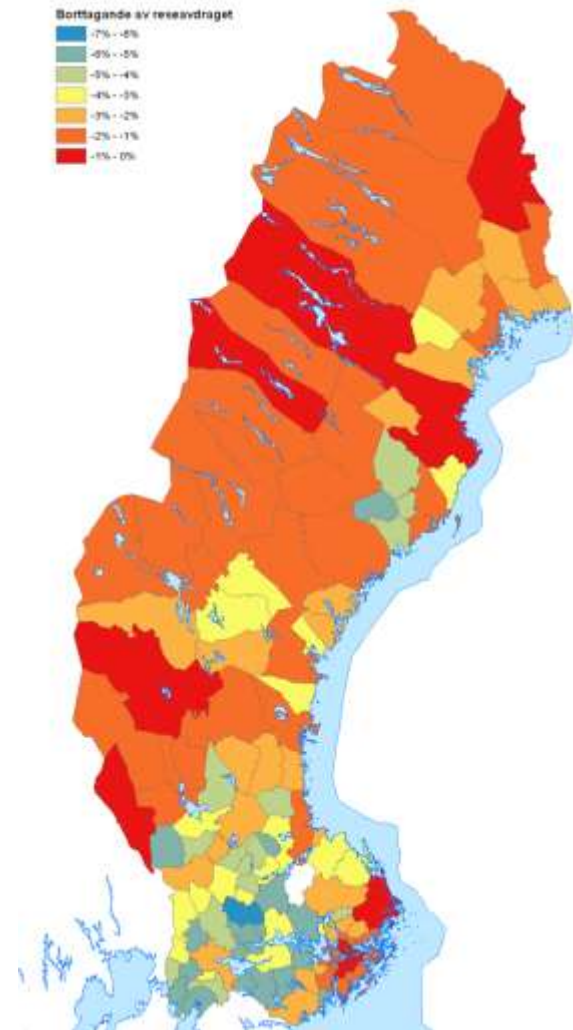


Två antaganden:

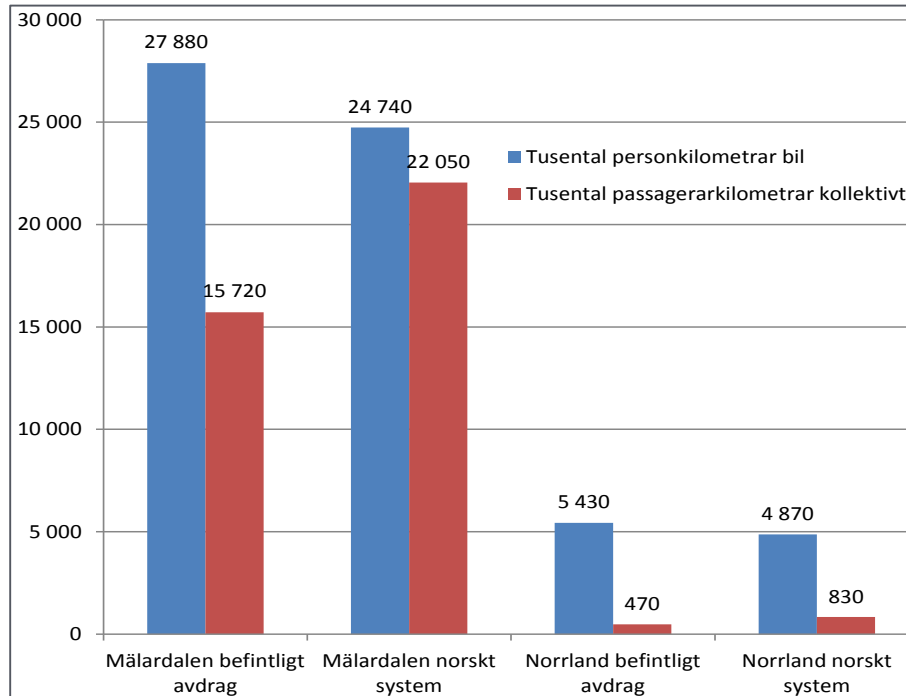
- Inget nollsummespel
- Ingen fuskar

Effekter:

- De kommuner som påverkas mest minskar med 4-8,9 %.
- Effekten större i Mälardalen än i Norrland.
- Störst effekter i storstädernas utkanter.



Avståndsberoende reseavdrag (norska systemet)



FÄRDSÄTT	Mälardalen absolut skillnad	Mälardalen procentuell skillnad	Norrland absolut skillnad	Norrland procentuell skillnad
Bil	-3 140	-11,3%	-560	-10,3%
Kollektivt	6 330	40,3%	360	76,6%

Energi- och koldioxideffekter m.m. – avståndsberoende reseavdrag



Energiförbrukning

- I Norrland: +10 procent
- I Mälardalen: -3 procent

Koldioxidutsläpp

- I Norrland: 0 procent
- I Mälardalen: -7 procent

Övriga effekter

- Kollektivtrafikresenärer och bilister får samma avdragsmöjligheter
- Minskar möjligheterna att fuska

Lokaliseringseffekter – avståndsberoende reseavdrag



- Norrland
 - Små effekter
- Mälardalen
 - Kommuner med goda kollektivtrafikförbindelser till stora arbetsmarknader skulle gynnas mest. Befolkningen och antalet sysselsatta i t.ex. Flen, Katrineholm och Vingåker skulle öka med över 30 procent



Efterspelet till rapporten



- Debattartikel i DN 2012-12-06 "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen"
- Skrevs om den i DI samma dag
- DN:s ledare (Johannes Åman) hakade på och höll med oss.
- Bil Sweden fick in en replik i DN (de höll inte med)

- Reportage om rapporten i Aktuellt i dec 2012 (ligger på SVT Play)

- Regeringskansliet ringde och bollade ett par gånger (landade i Centerns debattartikel).

- FFF-utredningen har funderat över reseavdraget.

Avslutande reflektioner



- Reseavdragets försvarare brukar mena att:
 - Det har bidragit till regionförstoringen (det har det säkert, men inte på ett effektivt sätt).
 - Det är viktigt för glesbygden (men det är inte glesbygden som gynnas).
- Även om försvarsargumenten inte håller är det svårt att ta bort ett bidrag. Avståndsberoende avdrag kanske är en politiskt möjlig lösning?