

Till
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar från Sveriges MotorCyklister, Fi2021/03460, Promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

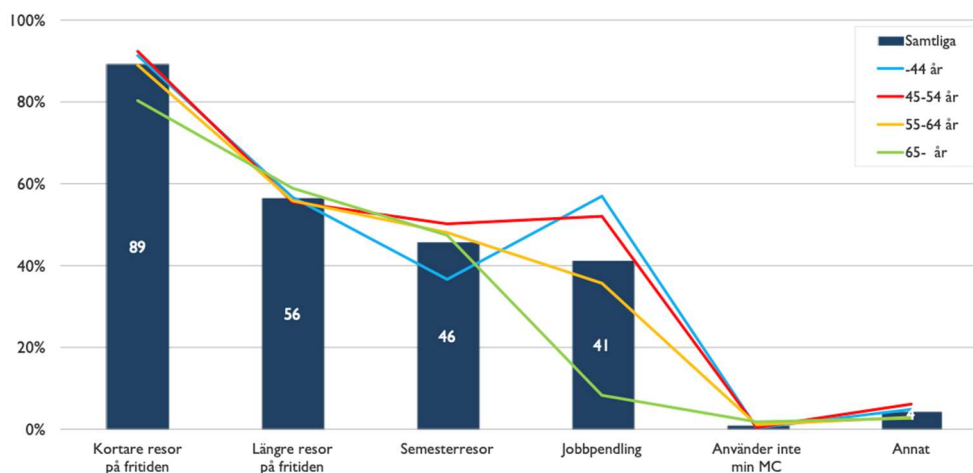
Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, fanns inte på listan över remissinstanser men har ändå valt att svara på remissen Fi 2021/03460. Arbetspendling är viktigt för alla som kör till och från arbete och skola. Reseavdraget är ett viktigt verktyg, särskilt för dem som bor i landsbygd, för att delvis kompensera dem som pendlar med eget fordon. Att avskaffa det befintliga reseavdraget ökar skillnader mellan stad och land. Att påstå att förslaget innebär ett enkelt och färdmedelsneutralt regelverk är direkt motstridigt mot önskemålet och påståendet ”Hela Sverige ska leva”.

Pendling med MC

SMC har gjort flera enkätstudier som ger en annan bild än de slutsatser Trafikanalys presenterat då det gäller hur MC används vid pendling. I Stockholmsområdet är det vanligaste användningsområdet av motorcykeln att pendla till skola och arbete följt av att använda motorcykeln för kortare fritidsutflykter. Knappt 60 procent använder motorcykeln primärt som transport för pendling. Andelen som pendlar med motorcykel i Stockholmsområdet är högre jämfört med hela landet där cirka 35 procent i en studie 2010 uppgav att man pendlar med MC en eller flera gånger per vecka (1,2). En medlemsundersökning genomförd av 2019 visar att det är tydlig skillnad i ålder bland dem som pendlar med MC. Det är vanligast bland dem som är under 44-54 år (3).

Användningsområden

- Tydliga och naturliga ålderskillnader för jobbpendling med MC



Fråga: På vilket eller vilka av följande sätt använder du din/dina MC?

Bas: Samtliga 1510 intervjuer
© Demoskop AB 2019

12

demoskop

Att pendla med MC gör att många familjer får vardagspusslet att fungera. Pendling med MC ger också mindre klimatpåverkan jämfört med personbilar eftersom de har lägre utsläpp och inte behöver stå stilla i bilköer. Att parkera en MC tar dessutom betydligt mindre plats jämfört med



en personbil. MC är undantagna från trängselskatt. Sammantaget gör detta pendling med MC allt vanligare i storstäderna.

Av någon anledning avhandlas pendling med MC i det avsnitt som rör pendling med trampcykel och moped. Någon diskussion förs inte om höjning av avdraget för MC jämfört med moped och cykel med tanke på kostnader i fråga om inköp, försäkring, drivmedel och liknande. Istället jämför utredaren arbetsresor som görs med motorcykel med cykel och säger svepande att antalet resor över 15 kilometer kan antas vara lågt med dessa avstånd. Därefter säger utredaren att skattereduktionen kan överkompensera kostnaderna vid användning av cykel och moped.

SMC anser att motorcykel ska jämföras med personbil och inte med cykel och moped. Inköpskostnaden av en elmotorcykel motsvarar en mindre elbil. Någon miljöbonus betalas inte ut till MC-köparen. Försäkringskostnaderna för MC är lika höga som för bil liksom driftkostnaderna. Värdeminskningen är likvärdig för MC-och bilägarna.

Förslaget ökar motsättningar mellan stad och landsbygd

Att presentera detta förslag samtidigt som bränslepriserna når rekordnivåer är minst sagt alarmerande. Utredningen visar på att man inte alls beaktat konsekvenserna för dem som bor och arbetar i glesbygd.

Att kalla förslaget färdmedelsneutralt är felaktigt. För många är det egna fordonet (bilen eller motorcykeln) inte utbytbar, särskilt inte på landsbygden. I stora delar av landet kan kollektivtrafiken varken erbjuda rimliga avgångar eller sammanlagda restider som möjliggör arbetspendling. På många håll finns inte ens kollektivtrafik som alternativ.

Att äga och använda ett fordon är en stor kostnad för hushållen. Samtidigt är det för många ett måste för att få vardagspusslet att gå ihop. För många familjer är ett eget fordon, bil och/eller motorcykel, det enda hållbara alternativet när det kommer till att ta sig till jobbet, åka och handla eller köra barnen till fritidsaktiviteter. Fordonen är en förutsättning för medborgarnas möjlighet till arbete och livskvalité i övrigt.

Att tynga hushållen som arbetspendlar med egna fordon genom ytterligare skatthöjningar på tusentals kronor kan inte vara vägen framåt. Det motverkar också satsningar på att hela Sverige ska leva som större arbetsmarknadsregioner. För arbetssökande med låga inkomster kommer den föreslagna ordningen att innebära kraftiga försämringar, särskilt om pendlingsavståndet överstiger 80 km enkel resa.

För personer som bor i städer finns möjlighet att välja färdmedel. Här finns allmänna kommunikationer som subventioneras med skattemedel. Här finns GCM-vägar för att stimulera pendling med cykel och moped. Förslaget förbättrar främst ekonomin för dem som pendlar i storstadsområden med allmänna kommunikationer. Cyklister överkompenseras. I de delar av Sverige där det inte finns ett alternativ till ett eget fordon försämras möjligheterna till pendling genom minskade möjligheter till skattereduktion. Utanför storstäderna finns också medborgarna med de lägsta inkomsterna och längst pendlingsavstånd. Här behöver ingen fundera på tidsvinst eftersom det inte finns några alternativ till ett eget fordon. Men, istället för att ge dem som har de största behoven ytterligare skattelättnader vill utredaren istället försäkra möjligheten att göra avdrag för arbetspendling genom att dels inte acceptera resor med avstånd över 80 km enkel resa, dels jämföra pendling med bil och motorcykel med skattesubventionerade allmänna kommunikationer och trampcykel.

Utredaren föreslår att man inte får någon skattereduktion om avståndet till arbetsplatsen är under 15 kilometer respektive 30 kilometer om man bor i en namngiven kommun i närheten av Stockholm/Göteborg. Men en person som förvärvsarbetar har ett behov av att resa med eget



Borlänge den 13 januari 2022

fordon året om om allmänna kommunikationer saknas. Att färdas på trampcykel upp till 15 kilometer året om kan vara möjligt i delar av Sverige där det finns sopsaltade GCM-vägar, där temperaturen sällan är under -10 och snömängderna är rimliga.

Men, Sverige är ett land som är några hundra mil långt. Det finns stora skillnader i vägmiljö och klimat vilket gör det omöjligt att göra en rättvis färdmedelsneutral lösning. Medborgarna har helt enkelt olika behov i olika delar av landet och man har också egna sätt att lösa detta på för att Hela Sverige ska leva.

Dessutom blir ersättningen lägre. Avdraget på 18,50 kronor per mil föreslås att ersättas med en subvention av arbetsresor på 5 kronor per mil i form av en skattereduktion, men bara på den del av resan som överstiger 1,5 mil alternativt 3 mil enkel väg.

Promemorian som till stor del bygger på Reseavdragskommitténs utredning bör därför inte realiseras. I stället bör regeringen göra ett omtag med reseavdragen för att bättre kompensera de personer som är mest beroende av ett eget fordon, bil och/eller motorcykel och som påverkas av höjda transport- och miljöskatter.

SMC anser att reseavdraget med eget fordon bör utökas i kronor och omfatta fler arbetspendlare, inte färre.

SMC anser att de undre gränserna, 15 respektive 30 kilometer, bör slopas.

SMC anser att den övre gränsen, 80 kilometer, bör slopas.

SMC anser att reseavdraget ska utgå från det fordon som faktiskt används vid pendling istället för att likställa alla färdmedel vilket enbart gynnar dem som har möjlighet att resa med allmänna färdmedel.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
070-557 75 00
jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
070-538 39 38
maria.nordqvist@svmc.se

Källor

1. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen och Nordqvist, 2010
2. Om MC-användning i Stockholm, Nordqvist och Görtz, 2015
3. Medlemsundersökning 2019, 1 510 intervjuer genomförda av Demoskop

