

Motion till riksdagen
2005/06:Sk415

av Claes Roxbergh m.fl. (mp, -)

Åtgärder för miljöanpassad arbetspendling

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att en översyn av skattesystemet bör göras för att se om bidrag från arbetsgivare för kollektivtrafik och cykling kan undantas från sociala avgifter och förmånsskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att reseavdragen bör baseras på avstånd och bli oberoende av transportslag.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att lagstiftning bör införas som ger kommuner rätt att ställa krav på transportplaner från verksamhetsutövare.¹

¹ Yrkande 3 hänvisat till TU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

I statliga Folkhälsoinstitutets folkhälsomål om ökad fysisk aktivitet står att ”Målet för de samlade insatserna inom detta område är att samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen”. För att uppnå detta mål föreslås bl.a. insatser som stimulerar till mer fysisk aktivitet i anslutning till arbetet. Ett enkelt och effektivt sätt att öka den fysiska aktiviteten är att på olika sätt uppmuntra de anställda att cykla eller åka kollektivt till arbetet.

Undanta bidrag till cykel eller kollektivtrafik från beskattning

På samma sätt som för friskvård bör det vara möjligt för en arbetsgivare att tillhandahålla cykel eller månadskort för kollektivtrafiken till anställda utan att denna åtgärd förmånsbeskattas eller beläggs med sociala avgifter.

Detta förslag är i linje med andra tjänster som är undantagna från förmånsbeskattning. Ett stort antal andra förmåner ska enligt Skatteverket, under vissa förutsättningar, inte tas upp som skattepliktig intäkt, t.ex. friskvård, datorutrustning, fria arbetskläder och fri uniform, personalvårdsförmåner, fri hälso- och sjukvård som inte är offentligt finansierad, fri företagshälsovård, rehabilitering etc. En gemensam nämnare för dessa är att en ökad konsumtion av respektive tjänst bedöms ge sådana samhällsekonomiska fördelar att dessa överstiger värdet av skatteintäkterna. Även skattebefriade månadskort och cykelinvesteringar uppfyller detta krav om positiva samhällsekonomiska effekter – exempelvis bör det vara lika angeläget att stimulera att man cyklar till och från jobbet som att man cyklar på ett gym.

Nederländerna, Storbritannien och USA kan visa på positiva erfarenheter av att stimulera företagen att erbjuda miljövänligt resande för sina anställda. I Nederländerna slipper arbetsgivaren betala arbetsgivaravgift när den ger anställda busskort eller annan form av kollektivresor som förmån. Stödet läggs inte till personalens taxerade inkomst. Även i Sverige har några kommuner och företag infört ekonomisk stimulans för att få anställda att åka kollektivt eller cykla till jobbet. De vanligast förekommande är högre lön eller kortare arbetstid för dem som inte tar bilen till jobbet.

Om en arbetsgivare idag använder ekonomiska incitament för att uppmuntra en anställd att välja miljöanpassade transportslag beskattas detta som en förmån för den anställda. Det innebär att arbetsgivare och den anställda (förmånstagaren) måste betala arbetsgivaravgifter respektive inkomstskatt på beloppet.

Om ett månadskort kostar 600 kr, som i Stockholm, marginalsikten ligger på 30 procent och arbetsgivaravgiften på 32 procent blir totalkostnaden $600 + 180 + 192 = 972$ kr. Det blir alltså dyrt för såväl anställd som arbetsgivare att ta emot respektive erbjuda kollektivtrafikkort som löneförmån. Även för

Fel! Okänt namn på

cykel visar sig denna löneförmån blir kostsam både för arbetsgivaren och den anställde. Om cykeln kostar 5 000 kr och marginalsatt och arbetsgivaravgift är som i exemplet ovan, blir totalkostnaden $5\,000 + 1\,500 + 1\,600 = 8\,100$ kr.

Friskvård ”av enklare slag och mindre värde”, t.ex. årskort på gym, är däremot en skattebefriad personalvårdsförmån. Ett årskort för 5 000 kr kostar företaget 5 000 kr exklusive moms, vilket med 6 procent moms innebär 4 720 kr. För en anställd med 30 procent marginalsatt innebär årskort för 5 000 kr istället för en lönehöjning på samma belopp en årlig vinst på 1 500 kr.

För arbetsgivaren är det enligt ovanstående exempel 1 880 kr billigare att ge den anställde ett gymkort än en cykel, motsvarande 28,5 procent. För den anställda är det enligt ovanstående exempel 1 500 kr dyrare netto att ta emot en cykel än ett gymkort. Detta förklarar varför det är så få anställda som får miljövänligt resande som löneförmån, och så många som får gymkort. En förändrad lagstiftning skulle ändra på detta förhållande.

Basera reseavdragen på avstånd istället för transportslag

För att ändra resmönstren och öka den dagliga fysiska aktiviteten krävs en förändring av de incitamentsstrukturer som styr bilresorna. Ett viktigt första steg är att lagar och regelverk ändras så att bilresor inte subventioneras.

Avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen regleras i 12 kap. 26–30 §§ inkomstskattelagen (1999:1229). Avdrag får göras ”för skäligen utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor), om arbetsplatsen ligger på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att han behöver använda något transportmedel”.

Skatteverket anger i sina allmänna råd att ”Som skäligen utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen bör i regel anses lägsta kostnad för resor under beskattningsåret med tillgängliga allmänna transportmedel, såsom järnväg, spårväg eller buss. Avdrag för resor med allmänna transportmedel bör medges bara om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst två kilometer.” Avdrag medges för utgifter för arbetsresor med egen bil om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och det klart framgår att den skattskyldige genom att använda egen bil i stället för allmänna transportmedel regelmässigt gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar.

När Skatteverket kontrollerade avdrag avseende resor till och från arbetet i 2004 års deklarerationer visade det sig att över hälften av de sökta avdragen för arbetsresor var felaktiga.

Den största orsaken till felaktiga avdrag är att det redovisade antalet mil inte har kunnat styrkas, att man uppgett fel antal faktiska resdagar eller att man begärt avdrag för resor vid tjänsteresor som man redan fått ersättning för. Skatteverket anger att den största andelen av de fel som upptäckts är avsiktliga. Dagens reseavdrag bör därför ersättas med ett avdrag som baseras på

Fel! Okänt namn på

avståndet till arbetet och är lika för alla transportslag. Det finns då större möjligheter att åstadkomma ett mer rättvist och lättadministrerat system än dagens och samtidigt gynna mer miljövänliga resmönster.

Idag ges en skattefri milersättning till de bilförare vars årliga pendlingskostnader överstiger 7 000 kr. Samma ”golv” gäller för kollektivtrafikresenärer. Eftersom flertalet kollektivtrafikkort kostar mindre än så, leder det i praktiken till att endast de kollektivtrafikresenärer som långpendlar kan utnyttja avdragsmöjligheten. För cyklister medges endast ett avdrag på 250 kr per år, vilket innebär att detta resesätt särbehandlas negativt jämfört med andra sätt att ta sig till och från jobbet. Ett nytt regelverk med ett enhetligt avdrag till samtliga trafikantgrupper, baserat på avståndet mellan hemmet och arbetet bör därför utformas. Nivåerna kan utformas på ett sätt så att skattebortfallet inte blir större än idag.

Inför lagstiftning som ger kommuner rätt att ställa krav på transportplaner

För att underlätta för transportmedel som är bra för hälsa och miljö måste kommunen få större möjligheter att ställa krav på verksamheter att ta ansvar för den trafik de genererar. Trafiken är en starkt bidragande källa till att åtskilliga svenska kommuner får svårt att klara miljö kvalitetsnormerna för luft, framför allt gällande kväveoxider (NOx) och partiklar (PM 10). Kvävedioxid verkar irriterande på andningsvägarna och kan orsaka luftvägssjukdomar. Sänkta halter av kvävedioxid har kunnat sättas i samband med bättre hälsa hos barn. Höga partikelutsläpp innebär bl.a. en ökad risk för flera former av cancer.

I samband med större exploateringsprojekt åläggs idag exploitören att i förväg beräkna miljökonsekvenserna av sitt förslag, inklusive en beskrivning av alternativa möjligheter att nå samma mål. Detta regleras i lagen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Däremot ställs inga krav på en exploitör att redovisa vilka transportbehov som uppkommer på grund av ett projekt, hur dessa kan minimeras eller hur dessa kan styras mot transportslag som har en låg negativ inverkan på hälsa och miljö. Sådana krav bör kunna ställas i en transportplan, ett styrdokument för att säkerställa att behovet av transporter minimeras och negativ miljöpåverkan förebyggs.

Exempel på åtgärder som kan ingå i en transportplan är:

- Strategisk placering och utformning av hållplatser.
- Informationssystem för kollektivtrafiken.
- Placering av byggnader så att avståndet till knutpunkter för kollektivtrafik minimeras.
- Infrastruktur för videokonferenser, teleworking m.m.
- Säkra p-platser för cyklar som minimerar risker för stöld.
- Avdelning av särskilda p-platser för poolbilar på strategiska punkter.
- Anpassning av parkeringsnormer.

Fel! Okänt namn på

- Tankställen för miljöfordon.
- Ekonomiska incitament för resande som är bättre för hälsa och miljö.
- Införande av bilpooler.
- Parkeringspolicy.
- Användning av tåg, buss och samåkning i taxi för anslutningsresor.

Det finns idag inte något stöd vare sig i miljöbalken eller i plan- och bygglagen för att kommunerna ska kunna förelägga byggherrar och verksamhetsutövare att ta fram transportplaner. Det finns inte heller något stöd i plan- och bygglagen för att skriva in sådana krav i detaljplanebestämmelser. Kommuner har knappast ens rätt att skriva in klausuler om transportplaner i de genomförandeavtal som vanligen upprättas i samband med detaljplaneläggning med större nyetableringar. Det framgår av förarbeten till plan- och bygglagen att kommunen inte får avtala om sådana åtaganden och åtgärder från byggherrens sida som går utöver vad kommunen skulle kunna uppnå vid tillämpning av offentligrättslig lagstiftning.

Krav på att en verksamhetsutövare ska ta fram planer är inte ovanliga i annan lagstiftning. Det gäller t.ex. reglerna i skogsvårdslagen om skogs- och miljöredovisning, kraven på jämställdhetsplan i jämställdhetslagen (1991:433), handlingsplan enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) eller skolplan enligt skollagen (1985:1100).

Kommuner bör snarast ges möjlighet att besluta om transportplaner i samband med genomförandet av nyexploateringar, dels som bestämmelser i detaljplaner, dels som föreläggande riktad direkt mot verksamhetsutövaren. På så vis kan frågan om transportplan föras in såväl i ett mycket tidigt skede av planeringsprocessen som i ett senare skede, utan att detaljplaner behöver rivas upp. Dessutom blir det möjligt att driva krav på transportplan gentemot både byggherrar och verksamhetsutövare.

Stockholm den 3 oktober 2005

Claes Roxbergh (mp)

Karin Svensson Smith (-)

Ingegerd Saarinen (mp)

Ulf Holm (mp)

Åsa Domeij (mp)

Helena Hillar Rosenqvist (mp)