

Motion

1979/80: 781

av Ivar Franzén

om avdragen för resekostnader vid inkomstbeskattningen

Energianvändningen för person- och godstransporter har kraftigt ökat under 1970-talet. Det är det ökade bilåkandet som svarar för huvuddelen av den ökade energianvändningen.

Åtskilligt har gjorts för att förbättra den kollektiva trafiken och därmed ökat det kollektiva resandet. Det är dock inte möjligt att till rimliga kostnader klara en sådan utbyggnad av den kollektiva trafiken att energianvändningen radikalt skulle påverkas.

Den i särklass bästa och snabbaste vägen till starkt minskad energianvändning är ett kraftigt ökat samåkande och ökat bruk av cykel. Det behövs inga nya investeringar i fordon. Bilar finns det gott om.

Resultatet blir att trafiktätheten minskar och därmed blir det sannolikt färre olyckor. Restiderna kan bli kortare. Det blir mindre bilavgaser och därigenom bättre trafikmiljö.

Fördelarna är alltså många, men problemet är att organisera och genomföra en ökad samåkning. I Stockholm skall göras försök med datastyrd samåkning. Detta kan sannolikt ge visst resultat. Ett riktigt gott resultat tror jag inte är möjligt att uppnå utan att alla bilister är motiverade att så långt det är möjligt ordna samåkning, åka kollektivt och cykla på kortare sträckor.

Nuvarande avdragssystem för arbetsresor främjar inte samordning. En komplettering med avdragstillägg för medåkande kunde ge en viss positiv effekt men kommer knappast att ge tillräcklig stimulans för energisnålt resande.

Den enskilde måste ha frihet och motiv att planera sitt resande på ett så energisnålt och miljövänligt sätt som möjligt. För detta krävs godtagbar kollektiv trafik, bättre cykelvägar och en ekonomisk fördel av att välja ett energisnålt och miljövänligt resande. En tänkbar lösning kunde vara att schablonisera rätten till reseavdrag på de kortare pendelavstånden. Detta skulle starkt stimulera till att välja det billigaste färdssättet och det behövs ingen kontroll av hur den enskilde löst sina arbetsresor.

Nedanstående exempel på schablon skall bara ses som ett försök att beskriva idén. Någon analys av beloppsstorlek har inte gjorts. Principen är att den som åker ensam i egen bil inte får full kostnadstäckning, men om tre eller fler samåker så blir det mycket lönsamt, (även församhället). Vid längre pendelavstånd och vid boende i glesbygd, eller om andra speciella skäl föreligger, skall avdrag få göras enligt i dag gällande regler med tillägg för medresande.

Ex. Avstånd bostad – arbetsplats	Arbetsdagar över 210	per år 140-210	70-140	under 70
2- 5 km	600:-/år	450:-	300:-	150:-
5-10 "	1 200:-	900:-	600:-	300:-
10-15 "	1 800:-	1 350:-	900:-	450:-
15-20 "	2 400:-	1 800:-	1 200:-	600:-
20-25 "	3 000:-	2 250:-	1 500:-	750:-

Om det går att konstruera en schablon enligt denna idé som uppfyller skäligen krav på rättvisa, bör den samtidigt ge klara motiv för den enskilde att åka så billigt som möjligt, och det sammanfaller med samhällsintresset att spara energi och förbättra miljön. Det bör finnas goda förutsättningar för en samhällsekonomisk vinst.

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

att riksdagen anholder att regeringen utreder möjligheterna att genom att schablonisera reseavdragen stimulera till ett mera energisnålt och miljövänligt resande.

Stockholm den 23 januari 1980

IVAR FRANZÉN (c)