

Motion till riksdagen 2021/22:4717

av **Hampus Hagman m.fl. (KD)**

med anledning av prop. 2021/22:228 Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja den övre gränsen för pendlingsavstånd till 180 kilometer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersättningen ska höjas till 80 öre per kilometer och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effekterna på storstadspendlingen bör utvärderas och, om nödvändigt, förändringar göras i systemet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Om propositionen

I proposition 2021/22:228 Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk föreslår regeringen att ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor ska införas som ersätter det system med reseavdrag som finns i dag. Det föreslagna systemet är regionalt differentierat och baserat på avståndet mellan bostad och arbetsplats, i stället för kostnadsbaserat som dagens reseavdrag är. Det nya systemet kommer att omfatta fler än det nuvarande systemet

och utformas som en skattereduktion med samma belopp per kilometer, vilket i första hand är positivt för låg- och medelinkomsttagare. I grunden välkomnar Kristdemokraterna detta nya system, men vi ser samtidigt att det krävs förbättringar.

Höj den övre avståndsgränsen till 180 kilometer

I propositionen föreslår regeringen undre och övre gränser för de resor som kommer i fråga för skattereduktion. Den skattskyldige ges rätt till reduktion för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 15 kilometer, men inte 80 kilometer. I vissa storstadskommuner gäller i stället 30 kilometer som undre gräns. Kristdemokraterna menar att den bedömning regeringen gjort avseende den övre gränsen kraftigt missgynnar arbetspendlare på landsbygden. Långväga arbetsresor, över 150 kilometer, förekommer i alla landets kommuner och län, men högst andel förvärvsarbete med långa avstånd har Gotlands län, följt av Norrlandslänen samt Dalarna. Enligt Trafikanalys finns ca 130 000 personer som pendlar längre än 150 kilometer (Trafikanalys [2020]. Förvärvsarbete och deras arbetsresor. Pm nr 6). Vi konstaterar att en lång rad remissinstanser, däribland Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten, delar uppfattningen att längre pendlingssträckor bör ersättas. Några remissinstanser föreslår t.o.m. att den övre gränsen ska slopas helt. Kristdemokraternas bedömning är att det behöver finnas en övre gräns, inte minst för att begränsa det potentiella skattefelet, men att den kan höjas rejält. Vi föreslår därför att den övre gränsen ska höjas till 180 kilometer. Detta innebär att i princip alla arbetsresor bör täckas in. Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen.

Höj ersättningen till 80 öre per kilometer

Därutöver är den ersättning som regeringen föreslår i propositionen för låg, vilket kommer att innebära att vissa pendlare, inte minst de som är hänvisade till bilen för sin pendling, missgynnas i förhållande till dagens system. Kristdemokraterna anser att i en tid då höga drivmedelspriser gjort pendlingen dyr för många på landsbygden, är det angeläget att reseavdraget inte försämras för de med lägre inkomster som bor på platser med knapp tillgång till kollektivtrafik. Därför anser Kristdemokraterna att ersättningen bör höjas till 80 öre per kilometer, vilket skulle innebära att för de med lägre marginalskatt (32 procent), som bor utanför storstäderna och pendlar med bil skulle reseersättningen bli större än i dag för resor upp till 150 kilometer. Även därutöver ges god kompensation, särskilt med en längre maxsträcka för pendlingen som Kristdemokraterna föreslår. Detta bör regeringen ges tillkänna.

Utvärdera effekten på storstadspendling

Kristdemokraterna anser också att det är viktigt att noggrant utvärdera effekterna av att implementera en högre minimigräns för pendelavståndet i storstäderna. Detta kommer att missgynna cyklingen, trots att det är just i storstäderna som incitament till cykelpendling borde

skapas för minskad trängsel och miljöpåverkan. Även om det är rimligt att hänsyn tas till att kollektivtrafik finns mer tillgänglig i storstäderna, finns det också pendelsträckor där kollektivtrafiken inte är ett realistiskt alternativ till bilen. Det gäller exempelvis de som pendlar mellan två kranskommuner, där pendling med kollektivtrafik skulle kräva en resa med många byten och omvägar och innebära stor tidsförlust. Kristdemokraterna anser därför att effekterna av det föreslagna systemet på storstadspendlingen bör analyseras särskilt när det varit på plats i två år. Om de negativa effekterna då visar sig stora, bör förändringar göras i systemet. Detta bör regeringen ges tillkänna.

Utred en ny beskattningsmodell för vägtrafiken

De förändringar som föreslås i propositionen berör enbart arbetsresor, men Kristdemokraterna ser att det krävs ytterligare förändringar i beskattningen av trafiken. Många resor är inte arbetsresor, men fortfarande mycket viktiga för såväl den enskilde som samhället i stort. Det handlar bl.a. om resor till och från aktiviteter i föreningslivet eller besök hos familj och vänner. Dessa resor berörs inte av förändringarna i propositionen, men är fortsatt högt beskattade om de sker med bil. Kristdemokraterna förordar därför en helt ny beskattningsmodell för vägtrafiken som kan ersätta befintliga skatter. Den nya modellen måste ta hänsyn till stad och landsbygd, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan.

Med dagens teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens bilbeskattning. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig i. Fördelen med detta är att vi kan komma bort ifrån dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängsel samt miljöbelastning är som störst. Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet, vilket gör att vi även här kan skapa en skarpare styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med exempelvis flyget och järnvägen där de ”bästa” avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre.

Den användningsstyrda beskattningen har sin grund i den teknik som redan i dag finns GPS-styrt av många företag som följer sina fordon via olika former av digitala system. I appliceringen av tekniken måste värnandet av förarens integritet beaktas.

Den nya beskattningen måste utredas, men ska inte leda till högre transportskatter. Då detta ligger utanför det aktuella ärendet har vi inget skarpt förslag, likväl anser vi att regeringen snarast bör ta initiativ till en sådan utredning.

Hampus Hagman (KD)

Michael Anefur (KD)

Sofia Damm (KD)

Jakob Forssmed (KD)

Hans Eklind (KD)

Robert Halef (KD)