

# Lagstiftning för att förändra arbetsresor

Sammanfattning och slutsatser

# Lagstiftning för att förändra arbetsresor

## - sammanfattning och slutsatser

Uppdragsnummer MI 77 90 29

Datum 2001-06-20

Rev. datum

Upprättad av Annika Feychting, J&W  
Lennart S Karlsson, J&W  
Karin Lundgren, J&W  
Ann – Sofie Nilsson, J&W

SIGN.

Godkänd av Margareta Grandin, Vägverket Borlänge

UNDERSKRIFT

**J&W**

Rullagergatan 6, 415 26 Göteborg Tel: 031-7272500 · Fax: 031-7272501  
ORG.NR 556057-4880 · STYRELSENS SÅTE: STOCKHOLM

www.JW.se

<b>INNEHÅLL</b>		
<b>1. BAKGRUND</b>		<b>3</b>
Mål och syfte		3
Seminarium, april 2001		4
<b>2 INTERNATIONELL STUDIE – FOKUS NEDERLÄNDERNA</b>		<b>5</b>
Regioner & kommuner		5
Arbetsgivare		6
Trafikanter		6
Framtid		7
<b>3 SVENSK STUDIE</b>		<b>8</b>
Arbetsgivare - lagstiftningshinder		8
Förmånsbeskattning		8
Upphandling		8
Fordon och bränslen		8
Bilpooler		9
Samordnade resor och transporter		9
Slutsats		9
<b>4 RSV S MÖJLIGHET ATT PÅVERKA, FÖRÄNDRA OCH TOLKA LAGEN...</b>		<b>10</b>
<b>5 SEMINARIET - DISKUSSION &amp; SLUTSATSER</b>		<b>11</b>
Prioritering av frågor		12
Inkomstskattelagen - förmånsbeskattningen		12
Hur kommer vi förbi hindren – förslag?		14
Hur går vi vidare?		16
Slutligen		16

## 1. BAKGRUND

Vägverkets uppgift är bl a att stimulera andra aktörer till att genomföra åtgärder i riktning mot de transport- och miljöpolitiska målen. För att nå miljömålen behövs det ett mer miljöanpassat resande. Det gäller att använda den infrastruktur och de fordon som finns mer effektivt. Hos många aktörer, företag mm i Sverige finns det ett uttalat miljöengagemang. De har tagit fram miljöpolicy, arbetat med miljöledningssystem och ställt miljökrav i olika sammanhang. Vissa företag har dessutom prövat på att stimulera de anställda till ett mer miljöanpassat resande till och från arbetet samt i tjänsten, med hjälp av olika bidrag och åtgärder. Men detta arbete har ofta störts av dagens skattelagstiftning.

För att ge exempel som visar hur denna lagstiftning skulle kunna förändras och därmed underlätta genomförandet av företagens åtgärder har den nederländska lagstiftningen studerats. I Nederländerna har motsvarigheten till vår Regering och Riksdag redan börjat med denna anpassning.

Under hösten 2000 genomfördes därför av Vägverket två studier: en med internationell inriktning (där i bland av Nederländerna) *Företagens påverkan på arbetspendlingen – ett internationellt perspektiv på styrmedel för de anställdas resor* och en med svensk inriktning *Utredning om lagstiftningshinder för stimulans till mer miljöanpassade resor och transporter*.

Syftet med den internationella studien var bl a att visa på de skillnader som idag finns mellan den nederländska lagstiftningen och den svenska. Syftet med den svenska studien var att undersöka vilka problem som företag i Sverige stött på när de idag försöker införa olika åtgärder som syftar till att förändra miljöpåverkan och trängsel alstrats av de anställdas resor. Det bör dock observeras att endast de problem som företagen uppgav vid intervjuerna tagits med.

Dessa två studier fick därefter ligga som grund för ett seminarium som hölls våren 2001 i Stockholm. Vid detta seminarium fick de inbjudna representanterna reflektera över studiernas resultat. Resultatet av dessa diskussioner sammanfattas i denna rapport. Resultatet blev en lista av prioriterade åtgärder/förändringar samt förslag på vem/vilka som borde driva - ansvara för dessa frågor. Utifrån denna diskussion sammanställde ansvarig från Vägverket och konsulten några första förslag på områden där tolkningen av lagen borde förändras samt inom vilka områden lagen borde förändras.

### Mål och syfte

Målet med de två tidigare rapporterna samt efterföljande seminarium har varit att arbeta fram några förslag på områden inom vilka lagändringar bör ske för att det skall vara möjligt för företagen att stimulera anställda till mer miljöanpassade resor och transporter.

## Seminarium, april 2001

Frågor som skulle besvaras vid seminariet den 21 april i Stockholm var:

- Vilka hinder har vi i Sverige för att åstadkomma ett mer miljöanpassat arbetsresande?
- Hur kommer vi förbi dessa hinder?
- Vilka aktiviteter bör vi då prioritera?

De som närvarande var följande:

Jonas Ansgariusson, Vägverket  
Bo Dellensten, Cykelbranschrådet  
Arne Fasth, Vägverket  
Margareta Grandin, Vägverket  
Maj-Britt Johansson, Riksskatteverket (RSV)  
Tomas Kåberger, Eco Traffic, Gröna Bilister  
Monika Linder, RSV  
Mikael Sindahl, RSV  
Bert Svensson, Vägverket  
Tomas Stalfors, Astra Zeneca  
Erik Stigell, Naturskyddsföreningen Stockholm  
Per Schillander, Vägverket  
Einar Tufvesson, Vägverket  
Erik Westöö, Vägverket  
Maria Wååg, Vägverket  
Annika Feychting, J&W  
Lennart Karlsson, J&W  
Karin Lundgren, J&W  
Ann-Sofie Nilsson, J&W

Seminariet inleddes med en redovisning av de två genomförda studierna, de sammanfattas nedan i kapitel två och tre. Därefter redogjorde Riksskatteverket (RSV) för några principer för svensk skattelagstiftning samt för RSV, och verkets roll i lagstiftningsprocessen. En sammanfattning av denna redovisning presenteras i kapitel fyra. Seminariet avslutades med en diskussion, den redovisas i kapitel fem tillsammans med slutsatserna.

## 2 Internationell studie – fokus Nederländerna

I Nederländerna ligger fokus på användningen av befintlig infrastruktur. Företag och andra arbetsgivare står för den största användningen av vägnätet för arbetspendling, tjänsteresor och godstransporter. Därför är det på dessa aktörer som arbetet/åtgärderna läggs när det gäller att förändra/effektivisera användningen av infrastrukturen så att miljö- och trängselvinster uppstår.

Ett synsätt som lyfts fram är: Det är statens roll att tillhandahålla infrastrukturen - trafikanterna/företagen ansvarar för dess användning. Alla måste hjälpas åt för att klara trafikflödet i ett land stort som Jämtland län, med ca 16 miljoner invånare. Staten roll är därför att underlätta för trafikanten/företaget att förändra sin användning. Detta sker bla. genom lagstiftning men även genom andra åtgärder.

Både i Nederländerna och i USA har det bevisats att störst genomslag fås – när det gäller att förändra trafikanternas beteende – när ekonomiska incitament eller kombinationer av avgifter och bidrag används. Det är därför viktigt att dessa aktiviteter underlättas och inte motverkas av lagstiftningen. Det kan röra sig om ekonomiska bidrag och avgifter så som fria eller billigare kollektivtrafikresor samt minskad reseersättning till ensamresande i bil. Det kan också röra sig om färre parkeringar på arbetsplatsen med otillgängliga eller dyra parkeringar för ensamresande i bil.

Det är inte bara lagar, som berör företag och trafikanter direkt, som haft stor betydelse i Nederländerna. Av stor vikt är även de kommunala och regionala planeringsverktygen.

### Regioner & kommuner

Det finns idag lagar och planer som styr etableringar med hänsyn till företagets transportbehov och situation, dessa kallas ABC – planer. Tanken med dessa är att personalintensiva företag skall etableras i de urbana områdena - där det finns god kollektivtrafik. Verksamheter med produktion och tillverkning skall placeras där det är lätt att transportera godset.

Det finns därför även regler, utifrån lokalisering och antal anställda, som styr det maximala antalet parkeringsplatser per anställd. Företag med 100 anställda i Amsterdam får t ex maximalt 10 parkeringsplatser. Företag som etablerar sig nära ringled kan få fler parkeringsplatser.

Dessutom finns det som i Sverige olika regionala restriktioner. I Amsterdam och andra större städer finns det mer regler och lagar som styr etableringarna än i områdena runt om städerna. I Amsterdam finns det t ex en lagstiftning som prövar företagets lokalisering mer ingående. Dessutom efterlyses TDM-planer (Transport Demand Management – planer, transportbehovsplaner), hos de olika företagen. TDM planer innebär att företaget inventerar sitt transportbehov och sin

transportsituation. Därefter planerar de för och genomför mål och åtgärder som reducerar trafik/transportökningen.

Det finns idag ingen nationell lagstiftning som kräver att företagen (arbetsgivarna) skall genomföra TDM-planer, men om de har en sådan plan är det lättare att få andra tillstånd, avseende etableringen såväl ur trafik- som ur miljösynpunkt.

Det finns dock en lagstiftning som sedan 1993 kräver att alla företag och organisationer med mer än 100 anställda och mer än 500 besökare per vecka (som genererar mer än 2 miljoner person km per år) skall fylla i en "Checklist" avseende resor till och från arbetet. Denna lista skall uppdateras och redovisas till miljömyndigheten varje halvår. Myndigheterna kan då bevaka miljöbelastningen från transporter och att den verkligen minskar. De företag som trots föreläggande inte fyllt i Checklistan krävs på höga sanktionsavgifter.

Förutom de transportinriktade kraven på planer och listor finns det en central miljölag som behandlar energihushållningen, vattenfrågor, naturskydd, markanvändning, luftföroreningar och buller. Den liknar den svenska miljöbalken, dvs. innefattar även vissa transporters miljöpåverkan.

## Arbetsgivare

För de arbetsgivare som väljer att stödja sin personals resor med kollektivtrafik, och därför delar ut gratis kollektivtrafikbiljetter, blir stödet avdragsgillt för företaget. Detta stöd läggs dessutom inte till personalens taxerade inkomst. Företagen kan erbjuda anställda ersättning för resa till och från hemmet och detta bidrag är skattefritt upp till ett visst belopp. Detta belopp beror på reslängd och antal resdagar. Beloppet är avsevärt högre för kollektivresor än för bilresor. De anställda som av någon orsak inte får sådan ersättning från sin arbetsgivare kan istället göra skatteavdrag för sina kostnader. Det maximala avdraget är även här högre vid kollektivresor.

Dessutom uppmuntras de anställdas distansarbete (teleworking) genom att arbetsgivaren tillåts ge den anställde 4000 gulden skattefritt (12 000 SEK) för att inreda en hemarbetsplats, under förutsättning att arbete i hemmet sker minst en dag i veckan.

## Trafikanter

När det gäller trafikanternas inköp av miljöanpassade bilar gynnas dessa skattetekniskt såväl för individ som för företag.

Tjänstebilar betraktas som en löneförmån, 20-24 % av bilens nybilsvärde läggs till den taxerade inkomsten. (Men det framgår dessutom att kostnaden för en tjänstebil är densamma oavsett om man kör 101 eller 10 000 mil privat per år. Det innebär att våra svenska tjänstebilsregler är "bättre" ur ett miljöperspektiv!)

Arbetsgivarna kan som tidigare nämnts erbjuda anställda ersättning för resa till och från hemmet-arbetet. Några exempel på åtgärder som är tillåtna och som inte anses som beskattningsbara löneförmåner i är:

- Gång- och cykelbidrag
- Gratis cykel för pendlingsresor, försäkringar, cykelreparationer och hemservice
- Rabatterade kollektivtrafikkort
- Samåkningsstöd/bidrag
- Bättre parkering för samåkande än för övriga
- Tillgång till parkering beroende på avståndet till arbetet
- Parkeringsavgift för ensamresande i bil
- Flyttbonus

Flyttbonus kan ges skattefritt med upp till 12 % av årslönen, plus flyttkostnader om den anställde flyttar närmare arbetsplatsen.

Vad som i viss mån motverkar effekterna av dessa regler är det faktum att dessa förmåner vägs in vid löneförhandlingen, lägre lön ges i vissa fall när fler förmåner delas ut.

## Framtid

I Nederländerna genomförs idag TDM-planerna främst frivilligt. Regeringen överväger dock att via lagstiftning göra dem obligatoriska. För att ytterligare göra TDM – åtgärderna lönsamma/attraktiva arbetar man nu med att införa vägavgifter och ytterligare skattelättnader på området, för de anställda. De lokala myndigheternas roll och samverkan mellan myndigheter, arbetsgivare och fackföreningar betonas. Nästa steg blir därför:

- Att göra TDM-planer obligatoriskt för arbetsgivarna.
- Att arbeta fram ytterligare förslag till skatter och lagar som underlättar och påverkar arbetet med TDM-planerna.
- Fokusera på vägtullarna. Randstaat som omfattar landets fyra största städer (Amsterdam, Utrecht, Haag och Rotterdam) kommer år 2002 att införa en vägtull, där kostnaden kommer att vara 5-7 gulden vid in passage (20-28 Sek) under rusningstrafik. Vägtullarna kommer därefter att utvecklas. Målet är att få en kilometerbaserad skatt på transporterna – den fasta vägskatten sänks.
- Fokusera ytterligare på bebyggelseplaneringen.

### 3 Svensk studie

Studien av de svenska lagstiftningshinderna baserades på intervjuer och inventering bland kommuner, företag, myndigheter och organisationer. Målet var att hitta de lagstiftningshinder som finns idag när det gäller att stimulera miljöanpassade resor och transporter. Problemen sammanställdes och analyserades samt grupperades efter olika typer av lagstiftningshinder. Hela arbetet grundade sig på de inventerade företagens upplevda problem. Det finns därför problem som inte berörts i rapporten – t.ex. de som är mer övergripande, de för kommuner och regioner.

#### Arbetsgivare - lagstiftningshinder

##### Förmånsbeskattning

I många av intervjuerna framkom synpunkter angående förmånsbeskattningen. Denna har oftast upplevts som ett hinder. Företaget eller kommunen har velat ge ett stimulansbidrag t ex kollektivtrafikkort för att den anställde skall resa kollektivt eller cyklar till de som är villiga att cykla till och från arbetet. Dessa bidrag ska idag förmånsbeskattas vilket medför besvärlig administration för arbetsgivaren – arbetsgivaren avstår då från att ge bidragen. Dessutom får den anställde skatta för gott uppförande. Eftersom att de får skatta för förmånerna upplevs det inte som att staten vill att de skall förändra transportbeteendet. Åtgärden blir då mindre värd för den anställde. Denna skatt jämförs ofta med att många p-platser inte förmånsbeskattas – vilket medför att man anser att trafikslagen behandlas orättvist. Det beskattas inte att man parkerar sin bil men att man reser kollektivt.

##### Upphandling

Även upphandlingslagstiftningen anses utgöra hinder för miljövänligt agerande. Detta berör främst den offentliga förvaltningen i Sverige, dvs. lagen om offentlig upphandling. Det gäller de fall där man vid upphandling av en produkt eller tjänst, inte kan ställa miljökrav, dvs. påverka hur den levereras. Även om det inte är själva transporten som upphandlingen avser så kan transporten medföra stora miljöeffekter, t o m större än de tjänster som köps.

##### Fordon och bränslen

De intervjuade har haft problem med lagstiftningen för fordon och bränslen, ett mycket komplext område. Det finns de som inte vet om de vågar satsa på ett dyrare men mer miljöanpassat alternativ, eftersom att det är oklart hur länge regelverket eller den eventuella nuvarande subventionen kommer att gälla. Det upplevs som orättvist att beskattningen av de traditionella bränslena/fordonen och de nya mer miljöanpassade inte skiljer sig åt i större utsträckning. Följande problem har påträffats inom ämnet:

- Drivmedelsbeskattning av alternativa drivmedel

- Beskattning av blandbränslen
- Typgodkännande av fordon
- Miljöbilsdefinition
- Miljöklassystem för fordon
- Fordonsbeskattning
- Certifiering av chipstrimming<sup>1</sup>

### Bilpooler

Ett lagstiftningshinder som ofta diskuteras uppkommer när man vill kombinera arbetsgivarens tjänstebilpool med en privat bilpool – för de anställdas privatbruk. Detta eftersom det betraktas som en förmån och skall förmånsbeskattas. Idag är det oklart hur förmånen skall värderas och hur mycket den i så fall skall beskattas. Bilpooler har visat sig leda till ett minskat resande med bil - därför kan det vara av värde att stödja användningen av bilpooler för att minska transporter totalt sett.

### Samordnade resor och transporter

Samåkning innebär inget juridiskt problem eftersom yrkeslagstiftningen har ändrats. Samåkningen kan ses som ett utbyte av tjänster som sker privat - vilket gör att det inte borde utgöra ett skattemässigt problem.

### Slutsats

Problemet är att alla typer av stimulans till mer miljöanpassat resande ska förmånsbeskattas idag. Detta motarbetar det hållbara Sverige som Regering och Riksdag arbetar för. Det är därför viktigt att dessa hinder undanröjs eller minskas.

Det finns det flera olika lagstiftningshinder i Sverige när det gäller för arbetsgivaren att stimulera ett mer miljöanpassat resande. De områden som bör förändras är enligt den svenska studien:

- Förmånsbeskattning
- Upphandling
- Fordon och bränslen
- Bilpooler

---

<sup>1</sup> Chipstrimming – att konvertera befintliga fordon för alternativa drivmedel.

## 4 RSV s möjlighet att påverka, förändra och tolka lagen

Riksskatteverket (RSV) har en aktiv roll gentemot Regering och Riksdag. Alla förslag som kommer från Finansdepartementet kommer till RSV för delning. RSV: s uppgift är att stämma av förslagen med lagstiftningen.

RSV har begränsade möjligheter, men dock möjligheter att påverka lagstiftningens utformning utifrån sin verkställande roll. Det finns då ett antal kriterier som RSV arbetar utifrån:

- RSV ska tillse att tillämpningen står i överensstämmelse med lagar och regler.
- RSV ska förenkla och föreslå förändringar av skattelagstiftningen så att den blir enklare, men inte föreslå förändringar som rör principinnehållet.
- RSV ska inte gå in och påverka och föreslå förändrar av t ex miljöskäl.

Riksskatteverkets roll är således även att tolka tillämpningen av befintlig lagstiftning och här finns det möjligheter att fundera över hur tolkningarna kan göras så att det blir mer lönsamt med miljöanpassat resande. RSV hävdar dock att de inte kan göra sina tolkningar så i dagsläget – då krävs det direktiv från Riksdag och Regering.

Det finns dock ständigt pågående utredningar i vilka RSV ingår och i vilka RSV:s olika önskemål kan lämnas till Riksdag och Regering. En utredning som just nu är på remiss – Förmåner och ökade levnadsomkostnader skulle kunna göra det möjligt att påpeka vissa önskemål - som rör lagar som underlättar miljöanpassat resande. Se även [www.rsv.se](http://www.rsv.se)

När RSV har tolkat lagen på ett sådant sätt så att medborgarna blir missnöjda finns det möjligheter att överklaga frågan till Länsrätten och därefter till Kammarrätten, sist till Regeringsrätten. Det sist nämnda kan dock endast ske om Regeringsrätten beviljar ett prövningstillstånd.

## 5 Seminariet - diskussion & slutsatser

Eftersom det är just företagen d.v.s. arbetsgivarna som på olika sätt alstrar en stor del av alla resor/transporter, till och från arbetet såväl som i tjänsten, diskuterades olika möjligheter att utifrån företagen förändra resorna med hjälp av lagändringar. Företagets anställda är individer med olika behov, dessa behov alstrar även transporter under den tid då de inte arbetar. Åtgärder från företagets sida som dessutom kan påverka individens resor under fritid är därför också viktiga att stötta.

Diskussionen utgick från de tidigare föreslagna områdena inom vilka förändring borde ske:

- Förmånsbeskattning
- Upphandling
- Fordon och bränslen
- Bilpooler

Konsulten J&W's första rekommendation inför mötet var en ändring i lagstiftningen för förmånsbeskattning - Inkomstskattelagen, där olika former av subventioner, för att få de anställda att resa mer miljöanpassat, läggs in i den idag befintliga listan med skattebefriade förmåner. Den andra rekommendationen var att en ny tillämpning läggs in i RSV:s tolknings rekommendationer.

Genom dessa förändringar skulle även vi i Sverige kunna genomföra liknande åtgärder som de som redan genomförts i Nederländerna och som innebär att arbetsgivarna och deras anställda uppmuntras till ett mer miljöanpassat resande.

För att förändra lag eller tolkningen av denna krävs det att tjänstemännen vid departementen skriver ett utkast till proposition, dvs. det förslag Regeringen ska lämna till Riksdagen. Detta kan föregås av offentlig utredning. Regeringen lägger förslag i form av proposition.

Förslag till lagtexter skickas också vanligtvis till Lagrådet. De kontrollerar att det nya lagförslaget inte kolliderar med eller strider mot grundlagen eller någon annan lag, dvs. hur det förhåller sig till kraven på rättssäkerhet mm.

Riksdagen är Sveriges lagstiftande församling. Det innebär att Riksdagen ska anta alla nya eller ändrade lagar. När propositionen lagts fram i Riksdagen kan vem som helst av de 349 Riksdagsledamöterna komma med motförslag, en s.k. motion. Samtidigt börjar propositionen granskas av det utskott i Riksdagen som har ansvaret för frågan. Utskottets förslag till Riksdagen kallas för ett betänkande. När utskottet lagt sitt förslag fattar Riksdagen det slutgiltiga beslutet.

Verk och myndigheter kan ta upp frågor i samband med sin verksamhet och vidarebefordrar dessa till Regeringen. Vägverket, Naturvårdsverket etc. har därför

möjligheter att påverka lagarna via sin verksroll, men de viktigaste aktörerna för förändring är naturligtvis politikerna.

När det gäller tolkningen av lagen och framförallt skattelagstiftningen har RSV som tidigare nämnts en viss roll. För att rättstillämpningen ska vara enhetlig publiceras tolkning av lagstiftningen till skattemyndigheterna genom allmänna råd. Skattemyndigheterna gör sina tolkningar utifrån dessa råd. Är de svåra att tolka för medborgarna finns det en möjlighet att söka förhandsbesked hos RSV. Praxis kommer efter domstolsutslag.

### Prioritering av frågor

Seminariedeltagarnas engagemang för att de tidigare nämnda frågor prioriterades utifrån följande argumentering:

Hinder	Pågående förändring?
<b>1.Förmånsbeskattning</b>	Det behövs förändring i förmånsbeskattningen. Inget pågår för närvarande <b>- Prioriteras</b>
<b>2.Upphandling</b> - Offentlig upphandling.	EKU-delegationen (En särskild delegation för ekologiskt hållbar upphandling) arbetar redan med frågan och därför prioriterar gruppen inte detta område just nu.
<b>3. Fordon och bränslen</b>	Ny statlig utredning skall tillsättas och titta på frågan, beräknas vara klar år 2003. Dessutom är miljöklasserna nyligen fastställda. Därför prioriterar gruppen inte detta område just nu.
<b>4. Bilpooler</b>	Här behövs förändring i förmånsbeskattningen, se punkt 1. Inget pågår för närvarande <b>- Prioriteras.</b>

Utifrån ovanstående lista prioriteras därför aktiviteter som förändrar punkt ett och fyra, båda rör förmånsbeskattningen – d.v.s. Inkomstskattelagen.

### Inkomstskattelagen - förmånsbeskattningen

Alla subventioner som främjar miljöanpassat resande måste tas upp till förmånsbeskattning i dagsläget. Detta motverkar arbetet för att uppnå miljömålen i Sverige.

Enligt RSV, är all inkomst beskattningsbart. Inkomstskattelagen (SFS 1999:1229) 11 kap. 1 § 1st lyder enligt följande:

*”Löner arvoden, kostnadsersättningar, pensioner, förmåner och andra inkomster som erhålls på grund av tjänst skall tas upp som intäkt, om inte något annat anges i detta kapitel eller i 8 kap.”*

De skattefria förmånerna som utgör undantag är:

- Fri grupplivförsäkring
- Fri gruppsjukförsäkring
- Fria arbetskläder
- Vissa gåvor: julgåva värd högst 350 kr, jubileumsgåva (företagets) värd högst 1050 kr, minnesgåva (t ex 50-årsdag, pensionering) värd högst 6000 kr
- Personalrabatter
- Personalvårdsförmåner t ex fritt kaffe, enklare slag av motion
- Fri utbildning vid personalavveckling
- Flyttningersättning
- Arbetsredskap – förmån av begränsat värde
- Lånedatorer

Här finns det nu två sätt som gör det möjligt att förändra lagen, för det första kan nya punkter föras in i undantagslistan, för det andra kan tolkningen av punkterna ses över. För varje punkt finns det beskrivningar som visar hur dessa bör tolkas. Här kan det ske en förändring av tolkningen så att miljöanpassat resande stöds.

Exempel på punkter i undantagslistan där tolkningen bör förändras är:

- Fria arbetskläder – här kan t.ex. även regnkläder för cykel/gång ingå.
- Vissa gåvor: julgåva värd högst 350 kr, jubileumsgåva (företagets) värd högst 1050 kr, minnesgåva (t ex 50-årsdag, pensionering) värd högst 6 000 kr - här kan gåvor som underlättar ett miljöbättre resande ges till ett högre belopp.
- Personalrabatter – här kan personalen få rabatter på aktiviteter som underlättar ett miljöbättre resande, cykelreparationer, försäkringar etc.
- Personalvårdsförmåner t ex fritt kaffe, enklare slag av motion - här kan personalen få bidrag till på aktiviteter som underlättar ett miljöbättre resande, cykelreparationer, försäkringar etc.
- Arbetsredskap, förmån av begränsat värde – här kan beloppet höjas när det gäller redskap som gör det möjligt att arbeta hemma etc.

Det finns alltså stora möjligheter att redan i dag förändra tolkning och utformning av de undantag som redan existerar.

Seminariegruppen ansåg som tidigare nämnts att det var viktigast att fokusera på förmånsbeskattningen och tolkningen av Inkomstskattelagen utifrån ett miljöanpassat resande. Den tidigare genomförda utredningen har också kommit fram till att förmånsbeskattningen är ett problem när det gäller att stimulera miljöanpassat resande. Hur vill vi då förändra Inkomstskattelagen och hur få vi denna förändring till stånd?

## Hur kommer vi förbi hindren – förslag?

En möjlig väg är som tidigare nämnts att man ändrar i lagstiftningen för förmånsbeskattning och lägger in olika former av subventioner i den lista med skattebefriade förmåner som finns i Inkomstskattelagen och dessutom förändrar tillämpningen i RSV:s rekommendationer. Det är viktigt att det definieras väl vilken subvention, vilka typer av subventionerade resor som får skattebefrias och att förmåner riktas till alla anställda.

Ett exempel på positiv skattebehandling utgör den senast införda punkten om lånedatorerna. Här ville politikerna stimulera ett allmänt införande av datorer och öka folkets kunskap inom området. Detta kan även göras när det gäller våra transportval och dess miljöpåverkan. Det finns en mängd aktiviteter som inte bör vara beskattningsbara för att underlätta detta.

## **Gång- och cykelbidrag, kollektivtrafikbidrag och samåkningsbidrag**

### **Gratis cykel för pendlingsresor, bidrag till försäkringar och cykelreparationer**

Ge möjlighet för företag att ge ersättning för resa till och från arbetet – hemmet under förutsättning att den sker miljöanpassat. Förändra inkomstskattelagen så att detta blir möjligt genom att lägga till detta undantag i listan med skattebefriade förmåner. Seminariegruppen tyckte att det var viktigt att inställningen till beskattning av bidrag som ges till kollektivtrafikresan, cykelresan osv. förändras. Dessa skattefria bidrag ger stimulans och visar hur statsmakten vill att medborgarna skall agera för ett Hållbart Sverige. Om de anställda inte får denna ersättning från arbetsgivaren så är det viktigt att de får möjligheter att göra skatteavdrag istället. Idag får vi i Sverige göra avdrag för arbetsresor - för den del som överstiger 7000 kr. Men det finns inga avdrag eller bidrag som gynnar ett miljövänligt resätt.

### **Bidrag för hemarbetsplats**

Det är viktigt att det är möjligt att arbeta hemifrån och att man får anordna en hemarbetsplats utan att påföras skatter för detta. Det finns redan idag utrymme för det men nivån kan höjas. Problemet är snarare företagens arbetsmiljöförsäkringar som inte gäller i hemmet hos den anställde – även här måste det ske en förändring. De anställda bör ges möjlighet att få

skattefri ersättning för inredande av hemarbetsplats så att distansarbetet ökar – tolkning av Inkomstskattelagen förändras något. Det krävs även en genomgång av angränsade lagar – t ex arbetsmiljölagstiftningen.

### **Flyttbonus**

Mer flyttbonus bör ges tex. så som i Holland, skattefritt upp till 12 % av årslönen ( I Sverige skulle det kunna utgå från ett visst antal basbelopp) plus flyttkostnader om den anställda flyttar närmare arbetsplatsen.

### **Företag och anställda i gemensam bilpool**

Bilpooler har visat sig bidra till ett minskat resande. Den som inte äger en egen bil utan hyr vid speciella tillfällen använder i större utsträckning alternativ som gång, cykel och kollektivtrafik. Utifrån dessa argument är det viktigt att gynna bilpooler. Ett sätt att öka lönsamheten för små privata bilpooler, som används lite under vardagar, är att dela bilpool mellan företag och privatpersoner. Det gäller därför att få tillstånd ett enklare arrangemang - som medför undantag från förmånsbeskattningen. Ett enklare arrangemang gör det möjligt att skapa fler bilpooler och att öka bilpoolsresandet.

Det gäller också att förändra följande:

- **Parkerings marknadsvärde.** I Inkomstskattelagen 61 kap 2§ anges att inkomster i annat än pengar skall värderas till marknadsvärdet om inte annat följer av övriga bestämmelser. Med marknadsvärde avses det pris som den skattskyldige skulle ha fått betala på orten om han själv skaffat sig motsvarande varor, tjänster eller förmåner mot kontant betalning.

Det har tidigare förekommit diskussioner om hur parkeringarnas marknadsvärde skall värderas och beskattas – dessa diskussioner är kopplade till just denna paragraf. Det finns många som anser att parkeringsplatserna inte värderats korrekt – det är därför viktigt att denna värdering ses över. Om parkeringen blir en löneförmån - som beskattas (i de mest utsatta områdena) har det i de nederländska studierna konstaterats att övriga åtgärder blir lättare att genomföra.

- **Företagens ansvar.** En annan viktig slutsats är att företagen/arbetsgivarna borde få verktyg som gör det möjligt för dem att ta ett mycket större ansvar för de resor/transporter de alstrar, då även arbetsresorna. Det skulle vara av värde att se över de Nederländska ABC-planerna, TDM-planerna och ”checklists”. De skulle även kunna medföra större förändringar i Sverige.
- **Plan- och bygglagen.** I detta arbete har inte plan- och bygglagen diskuterats. Det finns dock en potential även inom detta område. En större fokusering på trafikförsörjning och dess konsekvenser kan ske som grund för plan- och exploateringsbeslut.

## Hur går vi vidare?

För att få till stånd förändringar krävs arbete på ett flertal fronter. Det krävs att olika aktörer medverkar och samverkar. Några exempel på detta följer nedan.

Vägverket lämna denna rapport vidare till närings-, miljö- och finansdepartementet, som i sin tur har möjlighet att driva dessa frågor på en högre nivå. Departementen kan t ex tillsätta en grupp som studerar möjligheterna att förändra lag och tolkning av denna för ett miljöanpassat transportsystem. För att underlätta detta arbete behöver det belysas vilka vinster som kan uppnås genom att lagstiftningen förändras, dvs. vilka vinster det finns för individ, företag och samhälle. Vägverket borde kunna hjälpa till med detta arbete.

Vägverket kan tillsammans med Departementen anordna seminarium för intresserade politiker, där denna rapports resultat och dess vinster presenteras.

Det är också viktigt att Vägverket följer upp det arbete som sker inom de områden som inte prioriterades vid seminariet, så som upphandling samt fordon och bränslen. Det är viktigt att dessa frågor drivs vidare och att Vägverket har insyn i detta arbete.

Ett flertal myndigheter (Naturvårdsverket, Vägverket etc.) kan i samverkan genomföra utbildningar och handledning inom området lagar för ett hållbart transport Sverige.

Olika typer av arbetsgivare kan dessutom genomföra pilotprojekt där gränser och tolkningar testas. Vägverket kan stödja arbetet genom att ta fram underlagsmaterial.

Industriförbundet är en viktig part, som har kontakter med många arbetsgivare. Därför är det viktigt att få med industriförbundet i arbetet. Vägverket kan stödja detta arbete.

## Slutligen

Principen i den svenska transportpolitiken är att Riksdagen, inom ramen för EU:s regler, fattar beslut om de övergripande spelreglerna. Därefter är det upp till företag och folk att göra sina transportval med spelreglerna som ram. Här finns det möjligheter att förändra tankesättet och styra mot ett mer miljöanpassat resande. Det kan ske genom en tydligare prioritering av miljön i transportpolitiska beslut och via förändring av lagen.