

14.06.2005

Skatteendring kan redusere rushtrafikken

Bakgrunn

I dag blir arbeidstaker fordelsbeskattet hvis arbeidsgiver subsidierer månedskort til kollektivtransport. Har arbeidstaker tilgang på gratis parkering på arbeidsplassen, blir vedkommende ikke fordelsbeskattet.

I følge Transport økonomisk institutt (TØI)¹ er gratis parkering på arbeidsplassen den enkeltfaktoren som har mest å si for våre trafikkvalg til jobben, og tre av fire som har tilgang til gratis parkering på jobb bruker bil. En undersøkelse trafikmyndighetene i Göteborg² nylig har gjennomført, understøtter TØI sine funn. I denne undersøkelsen svarte 28 prosent at de ville byttet til kollektivtransport framfor bil på arbeidsreisen dersom fri parkering ble fordelsbeskattet eller man måtte betalt markedspris for parkeringen.

Et skattesystem hvor gratis parkering på arbeidsplassen blir fordelsbeskattet på linje med andre frynsegoder, og der 28 prosent endrer transportvaner som følge av dette, kan føre til store endringer i trafikken: Framtiden i våre hender har beregnet at dette kunne gi over 11 000 færre biler i rushtidene bare fra Akershus til Oslo hver dag (se beregning i tekstboks under).

Forslag til skatteendringer

Framtiden i våre hender foreslår på denne bakgrunn tre endringer i prioritert rekkefølge. Disse kan gjennomføres separat selv om kombinasjonen av flere tiltak vil gi størst effekt:

1. Gratis parkering på arbeidsplassen må fordelsbeskattes på linje med andre frynsegoder. Beskatningen baseres på parkeringsplassens markedsverdi. Det betyr lavere skatt på parkeringsplasser i distriktene, noe som er rettfærdig ettersom folk i distriktene ofte ikke har noe annet alternativ enn å kjøre bil.
2. Støtte til månedskort må ikke fordelsbeskattes arbeidstaker.
3. Myndighetene må skape incentivordninger slik at arbeidsgivere som subsidierer månedskort, sykkelordninger eller andre miljøfremmende tiltak i forbindelse med arbeidsreiser, gies et tilskudd fra det offentlige.

I følge [Statistisk årbok for Oslo 2004](#) foretas det 93681 arbeidsreiser fra Akershus til Oslo. 42 prosent av disse foretas i bil ([TØI, 2002](#)), og det utgjør dermed 39346 biler. Hvis vi forutsetter at 28 prosent av bilbrukerne velger kollektivtransport i stedet, står vi igjen med 28329 biler. Det utgjør en differanse på 11017 biler.

¹ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, TØI 2002

² Djupintervjuer med trafikanter i Göteborg, meddelande 9:2004, Trafikkkontoret

Disse tre tiltakene vil være:

- God miljøpolitikk: Statistisk Sentralbyrå (SSB) meldte 5. april at klimagassutslippene fra veitrafikken har økt med 34 prosent siden 1990, og veitrafikken er dermed en av de viktigste årsakene til at vi ligger milevis fra å innfri våre forpliktelser i Kyoto-avtalen. Omtrent samtidig kom rapporten Persontransport i norske byområder (TØI) der det fremkommer at trafikkøkningen i de større byene har vært på 50 prosent fra 1986 til 2003. Et av flere nødvendige tiltak for å motvirke disse tendensene vil være å få folk til å velge kollektivtransport framfor bil til jobb.
- God fordelingspolitikk: Man kan unngå å bruke ressurser på dyre veiutbygginger i byene og frigjøre ressurser til bedre formål.
- God helsepolitikk: Dør til dør kjøring i bil har som effekt at man beveger seg mindre til fots eller på sykkel.

Tiltakene vil også være i tråd med målsetningene i Nasjonal Transportplan 2006-2015 (St. meld. nr 24, s. 10), der det står at det er behov for dempet vekst i bilbruk og økt kollektivtransport i byene. Det står også (s. 175) at det store antallet gratis (eller subsidierte) parkeringsplasser på arbeidsplasser i og rundt bykjernene har stor betydning for fremkommeligheten på vegnettet, spesielt i rushtiden.

Her har man muligheten til å gjennomføre tiltak som gir store miljø- og helsegevinster, som har en riktig sosial profil - og som gir klart størst effekt dersom man kombinerer bruken av pisk og gulrot.

For ytterligere informasjon, se vårt arbeidnotat nr 2/05 på våre hjemmesider www.fivh.no, eller ring undertegnede på tlf 22 03 31 79/98 03 67 62.

Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad, daglig leder