Skattesystemet och kollektivtrafiknyttjandet

Vilka förändringar kan gynna kollektivtrafiken?

Redigerad version

September 2011

Michael Koucky
Koucky & Partners AB

på uppdrag av

Svensk Kollektivtrafik

KOUCKY & PARTNERS
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

Titel: Skattesystemet och kollektivtrafiknyttjandet. Vilka förändringar kan gynna kollektivtrafiken?

Författare: Michael Koucky, Koucky & Partners AB

Uppdragsgivare: Svensk Kollektivtrafik

Kontaktpersoner: Svensk Kolllektivtrafik: Christina Bergström

Koucky & Partners AB: Michael Koucky

Datum: 2011-09-20

Sammanfattning

Kollektivtrafiken har stora möjligheter att bidra till att nå Sveriges transportpolitiska mål om god tillgänglighet i hela Sverige, säkerhet, jämställdhet och låg miljöbelastning från transportsektorn. Kollektivtrafiken bidrar redan idag kraftfullt till att tillhandahålla god tillgänglighet och att minska trafikens miljö- och klimatbelastning och har stor potential att öka sitt bidrag ytterligare. Svensk Kollektivtrafik har därför satt som mål att fördubbla kollektivtrafikens andel av resandet i Sverige.

För att uppnå detta ambitiösa mål krävs en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, men även styrmedel och regelverk som främjar nyttjandet av kollektivtrafik och ökar dess relativa konkurrenskraft gentemot bilen.

Resor till och från arbete och skola utgör en betydande del av resandet i Sverige, ca. 25% av alla resor. Bilen är det dominerande färdsättet för arbetsresor och stod 2005/2006 för 61% av alla arbetsresor, kollektivtrafiken för 14%. Denna bakgrundsrapport belyser vilka ändringar i skattereglerna som kan vara tänkbara för att främja nyttjandet av kollektivtrafik för arbetspendling.

Reseavdrag

Dagens system för reseavdrag utnyttjas främst av bilpendlare och kan ses som en kraftig subventionering av långväga arbetspendling med bil. Systemet förskjuter den relativa konkurrenskraften mellan bil och kollektivtrafik tydligt till bilens fördel. Vidare är idag nästan hälften av reseavdragen felaktiga. Felaktiga reseavdrag leder till ett skattebortfall i storleksordningen 1,5 miljarder kronor årligen.

Rapporten undersöker flera möjligheter att förändra reseavdragssystemet så att det i större utsträckning ligger i linje med Sveriges transportpolitiska mål och främjar nyttjandet av kollektivtrafiken.

A: Förbättrad tillämpning av nuvarande regelverk

Nuvarande lagstiftning om reseavdrag tar i grunden tydlig ställning för kollektivtrafiken. För att få göra avdrag för bilresor måste en pendlare enligt lag regelmässigt vinna minst två timmar sammanlagt per dag jämfört med att åka kollektivt. Svårigheten ligger i att tidsvinstregeln inte efterlevs och att den är svårkontrollerad, vilket leder till en stor andel felaktiga avdrag för bilresor. Genom tydligare information om tidsvinstkraven i deklarationsblanketten och Skatteverkets informationsmaterial samt ett krav att tidsvinsten tydligt styrks redan vid deklarationstillfället, kan troligen antalet felaktiga reseavdrag minskas kraftigt.

Förslaget gynnar kollektivtrafiken genom att bilpendling i regioner där tidsvinstkravet inte uppfylls blir dyrare samt genom att bilpendlare tvingas att skaffa sig information om möjligheterna att arbetspendla med kollektivtrafiken. Pendlare som verkligen vinner mycket tid genom att åka bil samt arbetspendlare som åker kollektivt påverkas inte av förslaget.

Förslaget kräver ingen ändring av befintlig lagstiftning och berör ca. 400 000 personer som idag gör felaktiga reseavdrag.

B: Avdragstak som motsvarar kollektivtrafikpriset

Idag gör bilpendlare i många fall beloppsmässigt betydligt större avdrag än arbetspendlare som använder kollektivtrafik. Genom att införa en övre beloppsgräns för reseavdraget som motsvarar kostnaden för att resa med kollektivtrafik jämställs avdragsmöjligheten (i kronor räknat) mellan bilen och kollektivtrafiken. Att använda den verkliga kostnaden för

kollektivtrafikresan i det individuella fallet gör det möjligt att ta hänsyn till olika kostnadslägen i olika delar av landet. Förslaget innebär en tydlig minskning av avdragsrätten för många bilpendlare, särskilt för långväga arbetspendling och förskjuter den relativa konkurrenskraften till kollektivtrafikens fördel. Förslaget skulle innebära en kraftig minskning av skattebortfallet genom reseavdragen och minskar möjligheten till skattefusk kraftigt. Om förslaget ska utformas kostnadsneutralt jämfört med dagens system möjliggör den en sänkning av det nedre gränsbeloppet för avdraget, vilket ytterligare skulle gynna kollektivtrafikresenärer. Förslaget kräver en ändring av skattelagstiftningen och berör samtliga bilpendlare som idag gör reseavdrag, ca. 800 000 personer.

C: Avståndsbaserat reseavdrag

Ett alternativt sätt att beloppsmässigt likställa pendling med kollektivtrafik och bil är att införa ett rent avståndsbaserat system, där samma schablonbelopp betalas ut oberoende av valt färdsätt. Systemet gynnar kollektivtrafiken eftersom det medger, i de flesta fall, betydligt större avdragsmöjligheter för kollektivtrafikresenärer än dagens system, samtidigt som avdragen för bilpendlare minskar. Den relativa konkurrenskraften förskjuts tydligt till kollektivtrafikens fördel.

Systemet tar inte hänsyn till skillnader i kostnader i olika delar av landet och skapar en risk för överkompensation i vissa fall, men är å andra sidan enkelt samt lätt att kontrollera och administrera. Förslaget kräver en ändring av skattelagstiftningen och berör samtliga arbetspendlare som idag gör reseavdrag, ca. en miljon personer.

Förmånsbeskattning

En grundprincip i inkomstskattelagen är att alla löneförmåner ska tas upp till beskattning till deras fulla marknadsvärde. Det finns dock undantag från den principen. Vissa bilmodeller med särskilda egenskaper (olika miljöbilar) får ett skattemässigt förmånsvärde som är lägre än marknadsvärdet och vissa förmåner som fri hälso- och sjukvård är helt skattebefriade under vissa omständigheter.

Tillhandahåller en arbetsgivare kollektivtrafikkort idag räknas detta däremot som en full beskattningsbar förmån. En tänkbar åtgärd för att främja kollektivtrafiknyttjandet är att införa möjligheten för arbetsgivare att tillhandahålla kollektivtrafikkort som helt eller delvis skattebefriad löneförmån. Två möjliga alternativ undersöks:

A: Kollektivtrafikkort som skattefri förmån

Ändra inkomstskattelagen så att kollektivtrafikkort blir en helt eller delvis skattefri löneförmån, på liknande sätt som fri friskvård. Den skattefria delen av förmånen ska inte heller ge upphov till arbetsgivaravgifter.

För löntagarna som blir erbjudna förmånen innebär förslaget gratis eller kraftigt prissänkta kollektivtrafikresor. Ska förslaget följa gällande regelverk för löneförmåner måste en arbetsgivare erbjuda samma förmån till samtliga anställda. På kort sikt är förslaget därmed förhållandevis kostsamt för arbetsgivare och det är tveksamt om många arbetsgivare skulle välja att införa den. Skatteintäkterna påverkas endast marginellt på kort sikt. På längre sikt minskar förslaget löneutrymmet och blir kostnadsneutralt för arbetsgivare, samtidigt som skatteintäkterna minskar jämfört med motsvarande lönehöjning.

Störst nytta av förslaget har personer som redan idag åker kollektivt och därmed får en tydlig kostnadsminskning. Kollektivtrafikresandet ökar med förslaget, men marginalkostnaden för varje tillkommande resenär är förhållandevis hög eftersom även personer som redan idag åker kollektivt har rätt till stödet. Det är osäkert hur många arbetsgivare som skulle välja

möjligheten till att erbjuda förmånen, därför är det svårt att uppskatta den totala effekten på kollektivtrafiknyttjandet.

B: Kollektivtrafikkort mot bruttolöneavdrag

En annan möjlighet i stället för att tillhandahålla kollektivtrafikkort som en förmån *utöver* lönen är att ge arbetsgivarna möjligheten att tillhandahålla kollektivtrafikkort mot ett bruttolöneavdrag. Förslaget kräver ändring av inkomstskattelagen.

Om arbetsgivaravgifter ska betalas för värdet av bruttolöneavdraget är förslaget kostnadsneutralt för arbetsgivaren, faller arbetsgivareavgiften bort blir det ekonomiskt gynnsamt för arbetsgivaren om en anställd väljer kollektivtrafikkort i stället för lön.

För den anställde innebär förslaget att kollektivtrafikresor blir 30-50% billigare, beroende på marginalskatten. Skattebortfallet är minst 30% (för kommunen) plus eventuell statlig inkomstskatt, samt arbetsgivaravgiften om även den faller bort.

Förslaget är mest intressant för personer som redan idag åker kollektivt, men kostnadsminskningen ökar även kollektivtrafikens konkurrenskraft och kan locka nya resenärer. Jämfört med en generell löneförmån har bruttolöneavdraget fördelen att det troligen endast är personer som verkligen kommer att arbetspendla med kollektivtrafik som kommer att välja den, eftersom det kräver ett mer aktivt val.

Förslaget ökar kollektivtrafiken konkurrenskraft eftersom den blir billigare, men marginalkostnaden för varje tillkommande resenär är förhållandevis hög, eftersom det sannolikt mest är personer som redan idag åker kollektivt som skulle utnyttja möjligheten.

Innehåll

Inledning 7
Bakgrund 8
Sveriges transportpolitiska mål och kollektivtrafiken 8
Arbetsresor idag 9
Kollektivtrafikresandet och respriset 10
Reseavdrag 12
Nuvarande avdragssystem 12
Kostnadseffekter och påverkan av färdmedelsval 15
Kritik mot nuvarande system 18
Förslag till en förändring av reseavdragsreglerna 19
Förslag A: Förbättra tillämpningen av nuvarande regelverk 19
Förslag B: Skapa ett avdragstak som motsvarar kollektivtrafikpriset 22
Förslag C: Avståndsbaserat reseavdrag 25
Sammanställning och diskussion 28
Förmånsregler och kollektivtrafikkort 31
Inledning 31
Avdragsregler idag 31
Förslag till en förändring av reseavdragsreglerna 32
Kollektivtrafikkort som skattefri förmån 33
Slutdiskussion: Reseavdrag och förmånskort 43
Bilaga 1: Reseavdrag idag 45
Aktuella regler 45
Bilaga 2: Kostnader för pendelkort 46
Bilaga 3: Fallexempel på effekten av ett förändrat reseavdragssystem 47
1: Nuvarande system 47
2: Som idag, men med större redovisningskrav/uppföljning 48
3: Takbelopp motsvarande kollektivtrafikkostnad 50
4: Avståndsbaserat avdrag 52

Inledning

Kollektivtrafiken har stora möjligheter att bidra till att nå Sveriges transportpolitiska mål om god tillgänglighet i hela Sverige, säkerhet, jämställdhet och låg miljöbelastning från transportsektorn. Kollektivtrafiken bidrar redan idag kraftfullt till att tillhandahålla god tillgänglighet och att minska trafikens miljö- och klimatbelastning och har stor potential att öka sitt bidrag ytterligare.

Svensk Kollektivtrafik har därför satt som mål att fördubbla kollektivtrafikens andel av resandet i Sverige.

För att uppnå detta ambitiösa mål krävs en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, men även styrmedel och regelverk som främjar nyttjandet av kollektivtrafik och ökar dess relativa konkurrenskraft gentemot bilen.

Denna bakgrundsrapport belyser om nuvarande system för reseavdrag för arbetsresor och förmånsbeskattningen ligger i linje med de transportpolitiska målen och vilka regeländringar som kan vara tänkbara för att främja nyttjandet av kollektivtrafik.

Olika förslag till regeländringar för att främja kollektivtrafiknyttjandet har tagits fram under hösten 2008 av en arbetsgrupp inom Svensk Kollektivtrafik inom ramen för strategin för att fördubbla kollektivtrafiken. De olika varianterna beskrivs och deras förväntade effekt på resandet och ekonomin diskuteras. Som dataunderlag om resandet har mest uppgifter från SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys använts[1]. Uppgifter om resandet kommer från Sveriges mest aktuella officiella statistik, den nationella resvaneundersökning RES 2005-2006[2]. RES 2005-2006 är den mest omfattande statistiska undersökning om svenskarnas resande och bygger på ett statistiskt urval och intervjuer med över 27 000 personer.

I denna rapport kvantifieras inte förslagens positiva miljöeffekter på grund av minskad biltrafik, t.ex. minskad klimatbelastning, bättre luftkvalitet, minskad trängsel och platsbehov. För en beskrivning av kollektivtrafikens positiva effekter på miljön, trängsel och för ett mer jämställt transportsystem hänvisas till andra källor som t.ex. Vägverket, Svensk Kollektivtrafik och Kollektivtrafikberedningen.

En ökad marknadsandel av kollektivtrafik är avgörande för att minska biltrafikens negativa miljöeffekter och kan även minska behovet av kostsam ny infrastruktur för biltrafik.

[1] SIKA: www.sika-institute.se
[2] SIKA, 2007: SIKA Statistik 2007:19. RES 2005-2006 Den nationella resevaneundersökningen

Bakgrund

Sveriges transportpolitiska mål och kollektivtrafiken

Riksdagen fattade 2006 beslut om transportpolitiska mål och principer[3]. Det övergripande målet för transportpolitiken är enligt beslutet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare har sex delmål satts upp:

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling
- Jämställt transportsystem.

Regeringen har år 2007 gett SIKA i uppdrag att se över de transportpolitiska målen och att ge förslag till revideringar. Uppdraget redovisades juni 2008 och aktualiserade transportpolitiska mål ska presenteras i en proposition till riksdagen under 2009[4].

Som övergripande mål anges i förslaget att transportsektorn ska bidra till samhällets välfärdsutveckling med *en långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv tillgänglighet för medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet i hela landet*.[5]

Det övergripande målet konkretiseras med fyra delmål med konkreta etappmål och indikatorer:

- Tillgänglighet
- Säkerhet och trygghet
- Jämställdhet och fördelning
- Miljö

Kollektivtrafik bidrar positivt till att uppnå samtliga av dessa antagna och föreslagna delmål och en ökad andel kollektivtrafik underlättar för att nå de politiska målen.

Mer konkret bidrar en ökad andel kollektivtrafik till ökad trafiksäkerhet (delmål *säkerhet och trygghet*), men särskilt till delmålen *Jämställdhet och fördelning* samt *Miljö*. Detta för att kollektivtrafik bidrar till minskad miljöbelastning jämfört med biltrafik och för att kollektivtrafik säkerställer tillgänglighet för samtliga befolkningsgrupper, oavsett om de har möjlighet att använda bil eller ej.

Lagar och regler som påverkar människors val av färdmedel, t.ex. skattelagstiftningen som berör resandet, borde ligga i linje med Sveriges transportpolitiska mål och Sveriges miljömål.

[3] Proposition 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308. Se även [2]
[4] Regeringens proposition 2008/09:35, Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, s.39
[5] SIKA, 2008: Förslag till ny transportpolitisk målstruktur. Del 2 Förslag till reviderade mål. SIKA Rapport 2008:3

Arbetsresor idag

Resor till och från arbete och skola utgör en betydande del av resandet i Sverige, ca. 25% av alla resor[6]. I Sverige är den genomsnittliga arbetsresan 16 km enkel väg och tar 27 minuter. Den genomsnittliga restiden varierar mellan 20-22 minuter i varuproducerande och glesbygdskommuner till 35 minuter i förortskommuner. Bilen är det dominerande färdsättet för arbetsresor och stod 2005/2006 för 61% av alla arbetsresor, kollektivtrafiken för 14%[7]. Bilen dominerar i samliga regioner, men kollektivtrafikandelen är som störst i storstadsregionerna. Se även bilderna 1 och 2.

Utifrån dessa siffror, en befolkningsmängs på 5,7 miljoner människor i åldern 18-64[8] och antagandet att 80% av dessa reser till arbete eller utbildning kan slutsatsen dras att ca. 500-700 000 personer i åldern 18-64 arbetspendlar dagligen med kollektivtrafik. För enkelhets skull och för att vara försiktigt i antaganden används i denna rapport siffran 500 000 kollektivtrafikpendlare.

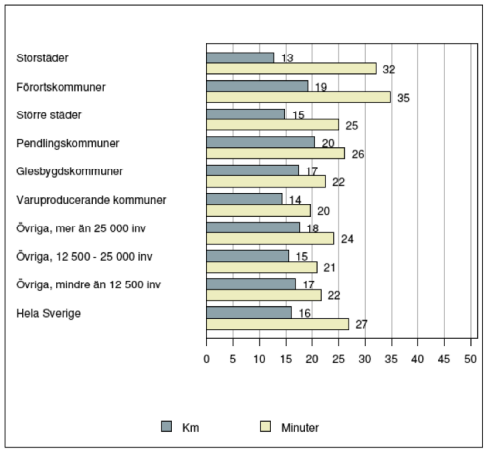

Bild 1: Arbetsresornas restid och reslängd efter boenderegion år 2005, SKL-indelning exklusive flyg. Medelvärden. Källa: Sveriges nationella resvaneundersökning, SIKA 2007:19: RES 2005/2006, s.25

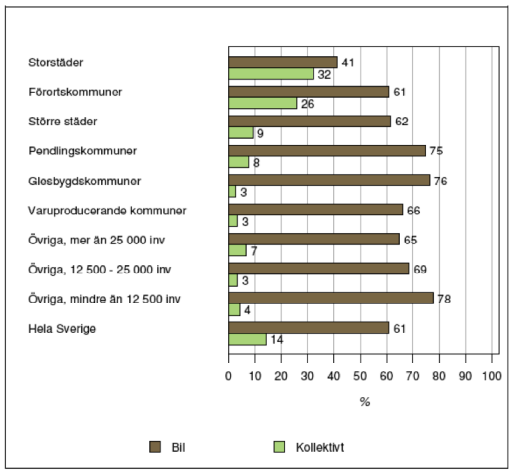

Bild 2: Andel av arbetsresornas som sker med bil respektive kollektivtrafik år 2005/2006, SKL-indelning. Källa: Sveriges nationella resvaneundersökning, SIKA 2007:19: RES 2005/2006, s. 26

[6] SIKA, 2005: SIKA:s årsbok 2005.
[7] SIKA 2007:19: RES 2005/2006 Den nationella resvaneundersökningen
[8] SCB befolkningsstatistik, 2008-12-30, www.scb.se

Kollektivtrafikresandet och respriset

Valet av färdsättet för arbetsresan påverkas av en rad olika faktorer samt deras individuella viktning, se bild 3 för en förenklad illustration. Respriset är en av flera faktorer som påverkar färdmedelsvalet, men det är den sammanvägda bedömningen av samtliga faktorer som bestämmer valet. Observera att det är resenärens antaganden om t.ex. respris, restid etc. för olika färdsätt som styr valet, inte givetvis verkliga fakta.

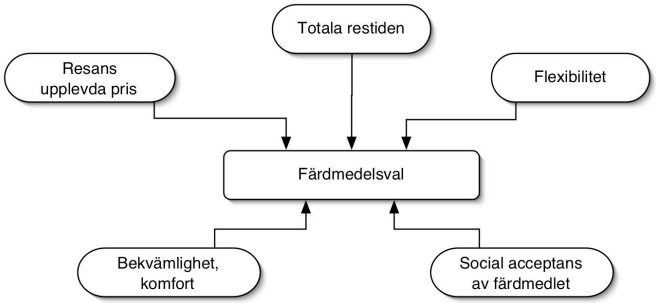

Bild 3: Faktorgrupper som påverkar färdmedelsvalet

Resprisets påverkan på färdmedelsvalet kan uttryckas genom priselasticiteten. En priselasticitet på -0,5 innebär t.ex. att en höjning av respriset med 10% minskar resandet med 5%.

Det är svårt att ange generella värden för priselasticitet för kollektivtrafik, eftersom priskänslighet bl.a. även beror på hur konkurrenskraftigt kollektivtrafiken är i andra aspekter (restid, komfort m.fl.) samt på den generella köpkraften. Generellt är priselasticiteten som högst när resalternativen är lika varandra i många aspekter.

Ett generellt internationellt medelvärde för priselasticitet för bussresor är –0,39, för tunnelbaneresor –0,21 och –0,31 för pendeltågsresor, men spridningen är stor och sträcker sig från –0,1 till –0,9. SEMPER-modellens priselasticitet i Stockholms län uppgår i genomsnitt till –0,33 för bussresor och –0,56 för tunnelbane- och pendeltågsresor. För Västtrafik i Göteborgsområdet anges priselasticiteten för fullpriskort till –0,95[9].

Kollektivtrafikkommitén (2003)[10] anger en generell korspriselasticitet mellan reskostnad för bil och kollektivtrafiknyttjandet på 0,2, dvs. en 10% höjning av priset på bilresor ökar kollektivtrafiknyttjandet med 2% och tvärtom.

Goodwin (1992)[11] anger korspriselasticiteten för bränslepris och kollektivtrafik till 0,34 (för Storbritannien), dvs. en 10% bränsleprishöjning höjer kollektivtrafiknyttjandet med 3,4%.

DeJong & Gunn (2001)[12] har undersökt priselasticitet i Europa för olika typer av resor, både på kort och på lång sikt. För arbetspendling med bil anger de en priselasticitet gentemot

[9] SL, 2006: Fyra prisstrategier. Gunilla Rosenqvist, strategisk planering, Stockholms Lokaltrafik.
[10] Kollektivtrafikkommitén, 2003: Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67, Statens offentliga utredningar, Betänkande från Kollektivtrafikkommitén
[11] Goodwin, Phil, 1992: Review of New Demand Elasticities With Special Reference to Short and Long Run Effects of Price Changes, *Journal of Transport Economics*, Vol. 26, No. 2, May 1992, pp. 155-171. citerat i: Litman, Todd, 2006:1: Transportation Elasticities – How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour. Victoria Transport Policy Institute, Victoria (Can), www.vtpi.org
[12] De Jong, Gerard & Gunn, Hugh, 2001:Recent Evidence on Car Cost and Time Elasticities of Travel Demand in Europe, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 35, Part 2, May 2001, pp.137-160.

bränslepriset på –0,2 på kort och –0,14 på lång sikt. Minskningen av elasticiteten på lång sikt förklaras med att en del förare anpassar sig till högre bränslepriser genom att välja snålare fordon. Bränslekostnaden utgör dock endast en del av en resans (och bilinnehavets) totala kostnaden. För andra kostnader som inte kan påverkas genom t.ex. byte till en snålare bil, kan även den långsiktiga priselasticiteten förväntas ligga på samma nivå som den kortsiktiga.

Den totala upplevda kostnaden för resan betecknas i litteraturen som *Vehicle Operating (Out of pocket) expenses* och omfattar förutom bränslet bl.a. eventuella vägavgifter och parkeringskostnader. Däremot omfattas inte de mer fasta utgifterna för bilinnehavet som värdeminskning, skatt och försäkring.

Priselasticiteten för den totala upplevda kostnaden av bilresor kan antas ligga minst lika högt som elasticiteten gentemot bränslepriset. *Button (1993)*[13] anger ett brett spann för arbetspendling med bil, från –0,3 till –2,9 (!).

I denna rapport används elasticitetsvärden nedan för att uppskatta effekten av olika skatteförändringar. Observera att värdena är grova uppskattningar utifrån litteraturvärden och att resultaten ska ses som orienterande snarare än att vara exakta.

- Priselasticitet för arbetspendling med kollektivttrafik: -0,4
- Priselasticitet för arbetspendling med bil: -0,2
- Korspriselasticitet mellan bil och kollektivtrafik: 0,2

Bild 4: Ju mindre skillnaden i helhetsbedömningen av två resealternativ är, ju större effekt har även små förändringar av prisskillnaden. Bildkälla: Bob Boyle, www.wubby.typepad.com

[13] Button, Kenneth, 1993: *Transport Economics*, Second Edition, Edward Elgar (Aldershot), 1993.

Reseavdrag

Nuvarande avdragssystem

Avdrag för arbetsresor har getts under lång tid, fastän det egentligen är ett avsteg från en grundläggande princip inom inkomstbeskattningen, att avdrag inte ges för privata levnadskostnader[14]. Avsteget har motiverats med att avdraget för många skatteskyldiga är av stor ekonomisk betydelse och att ett visst samband finns med intäkternas förvärvande. Reseavdraget finns reglerat i inkomstskattelagen[15]

Idag är det möjligt att göra skatteavdrag för resor till och från arbetet för den delen av utgifterna som överstiger 9 000 kronor (inkomstår 2011). För resor med kollektivtrafik används de verkliga biljettkostnader som underlag för avdraget, för bilresor används ett schablonbelopp på 18,50 kr/mil.

Ett viktigt tillägg i regelverket är att avdrag för bilresor **endast** får göras om resenären regelmässigt vinner **minst** två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresan, jämfört med att åka kollektivt. Detta tidsvinstkrav är dock svårkontrollerat och idag den största anledningen till felaktiga reseavdrag.

Se bilaga 1 för en mer detaljerat beskrivning av dagens avdragsregler.

Omfattning och belopp

Reseavdrag är en av de vanligaste skatteavdrag i Sverige. År 2006 gjorde drygt en miljon svenskar reseavdrag, 20,5% av befolkningen mellan 20 och 64 år. Det genomsnittliga avdraget var 14 266 kr, totalt uppgick avdragen till 14,4 miljarder kronor. **Skattebortfallet** på grund av reseavdrag är i storleksordningen **fyra till fem miljarder kronor** per år.

Mellan 1996 och 2006 har avdragen ökat med över 6 miljarder kronor respektive 75%, se även bild 5.

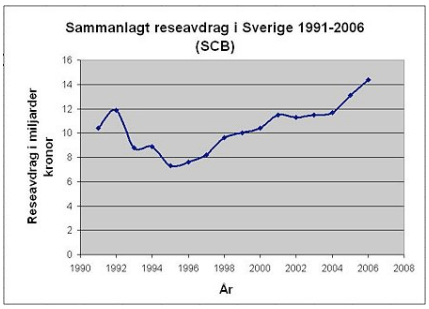

Bild 5: Utvecklingen av reseavdragen i Sverige mellan 1991 och 2006. Källa: SCB.

De flesta och största avdragen görs i kommunerna i utkanten till storstadsområdena. Av samtliga 15 kommuner där mer än 40% av befolkningen mellan 20 och 64 år gör reseavdrag ligger 12 inom 15 - 65 km avstånd från Stockholm, Göteborg eller Malmö. Minst reseavdrag görs i själva storstadskommunerna (Malmö 10,1%, Göteborg 13,7%, Stockholm 8,6%), men även i utpräglade glesbygdskommuner är andelen lågt (Kiruna 9,1%, Tranås 13,4%, Happaranda 13,9%)[16]. Se även bild 6 för en illustration av fördelningen av reseavdragen över landet.

[14] Se: 9 kap. 2§ inkomstskattelagen (1999:1229)
[15] 12 kap. 26§ inkomstskattelagen (1999:1229)
[16] Källa: SCB, uppgifter för år 2006

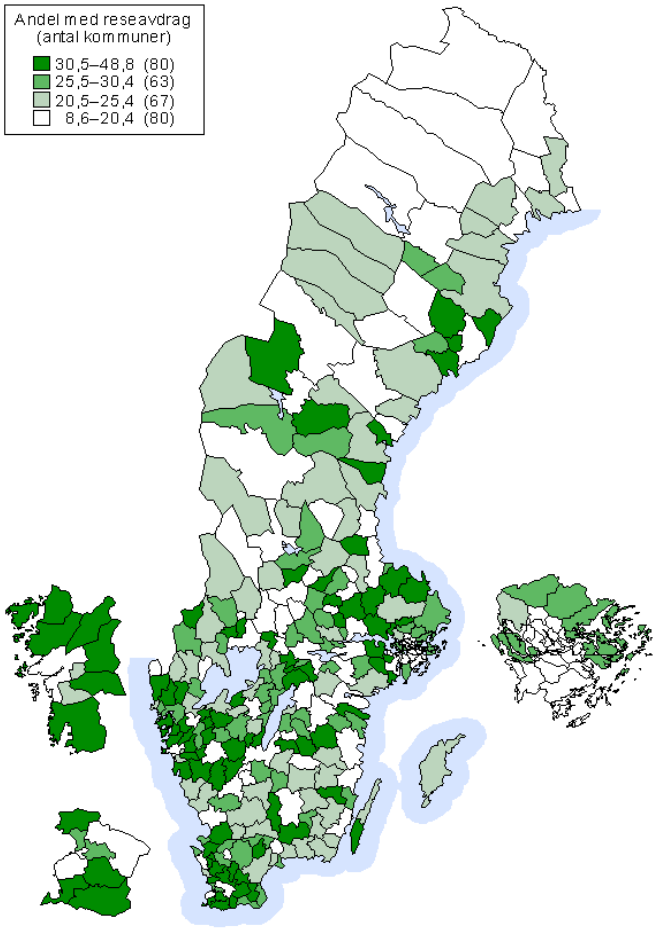

Bild 6. Andel av befolkningen mellan 20 och 64 år som har gjort reseavdrag år 2006. Källa: SCB

Enligt en granskning av Skatteverket år 2003 görs drygt 85% av reseavdrag av ensamåkande bilister, 5% av kollektivtrafikresenärer, ett halvt procent av samåkande i bil och i sju procent framgick inte färdmedlet. Som jämförelse görs 62% av arbetsresor med bil, 14% med kollektivtrafik och 21% med cykel eller till fots. Ensamåkande bilister nyttjar därmed en oproportionerlig stor del av reseavdragen.

Cirka hälften av avdragsbeloppet görs av gruppen som drar av mer än 20 000 kr/år, fastän den endast utgör 21% av samtliga avdrag, se tabell 1. Med andra ord görs en huvuddel av skatteavdraget av en förhållandevis liten grupp långdistanspendlare, nästan uteslutande för bilresor.

Tabell 1: Antal reseavdrag fördelade efter storlek, inkomstår 2005. Källa: SCB, i Skatteverket, 2007: Skatter i Sverige, Skattestatistisk årsbok. Fritzes

Avdrag, tkr	**Antal avdrag**		**Belopp, miljoner kr**	
	tusental	andel, %	miljoner kr	andel, %
0-2	89	9%	86	1%
2-4	110	11%	332	2%
4-6	117	12%	579	4%
6-8	102	10%	714	5%
8-10	87	9%	780	6%
10-12	78	8%	854	6%
12-15	93	9%	1247	9%
15-20	117	12%	2018	15%
20-25	75	7%	1681	13%
25-30	47	5%	1270	10%
30-40	52	5%	1772	13%
40-	38	4%	1965	15%
Summa (Total)	977	100%	13298	100%

Avdragen är ojämnt fördelade på könen, Av samtliga som gjorde reseavdrag år 2006 var 58% män och 42% kvinnor, vidare gjorde män i genomsnitt 28% högre avdrag än kvinnor. Sammanlagd gjorde kvinnor under 2006 reseavdrag för 5,2 miljarder kronor (36% av totalsumman), män för 9,2 miljarder kronor (64% av totalsumman)[13].

Eftersom avdraget görs från beskattningsbar inkomst är effekten som störst för personer som har inkomster över skiktgränsen för statlig skatt, eftersom nettoeffekten (i kronor minskad skatt) motsvarar marginalskatten på beloppet.

Felaktiga avdrag

Enligt en specialgranskning som Skatteverket gjorde under taxeringsåret 2003 av ett slumpmässigt urval av 900 representativa reseavdrag var hela **48% av reseavdragen felaktiga**. Av dessa gjorde 96% fel till sin fördel. Uppräknat på helas Sverige log därmed antalet personer som gjorde fel år 2003 kring 440 000. Detta innebär att **nästan varannan person som gjort reseavdrag har gjort fel** på ett eller annat sätt. I snitt var det beloppsmässiga felet för avdrag med för högt belopp ca. 13 000 kronor, för avdrag som yrkats med för låg belopp 3 000 kr.

Brutto uppskattas det beloppsmässiga skattefelet vid 2003 års taxering till ca. 3,5 miljarder kronor till fördel för de skatteskyldiga, ca. 30% av de totala reseavdragen för taxeringsåret 2003. De **förlorade skatteintäkter** för 2003 uppskattas till ca. **1,4 miljarder kronor**. Observera att det totala reseavdraget för 2003 var 11,4 miljarder kronor men har ökat till 14,4 miljarder år 2006. Om den förlorade skatteintäkten genom felaktiga avdrag har ökat på liknande sätt så uppgick skattebortfallet för 2006 till 1,8 miljarder kronor.

De flesta fel beror på att tidsvinstkravet inte uppfylls, dvs. att avdrag gör för bilresa fastän resenärer inte regelbundet vinner minst två timmar per dag på att köra bil. Detta innebär också att den övervägande majoriteten av felaktiga avdrag görs av bilresenärer.

Med hänsyn till att huvuddelen av reseavdragen görs i storstadsregionerna där kollektivtrafikutbudet är förhållandevis god är inte resultatet förvånande, eftersom det är svårt att uppnå mer än två timmar tidsvinst dagligen genom att välja bil i dessa regioner.

Ett annat vanligt fel är att den skatteskyldige gör avdrag för fler dagar än han faktiskt arbetar. Eftersom de flesta arbetspendlare som åker kollektivt använder månads- eller årskort och måste kunna redovisa verkliga biljettkostnader är det troligt att även den typen av felaktiga avdrag i första han görs av bilpendlare. Fel som beror på felaktiga avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen är relativ få.

Skatteverket är medveten om omfattningen av felaktiga reseavdrag, men granskar endast en liten del av avdragen årligen. Det är främst restidsvinstregeln som gör kontrollen komplicerat. Under 2004 var det endas fem procent av avdragen som granskades[17]. Skatteverket påpekar att den endast finns resurser att upptäcka en liten del av fusk genom kontroller, och påpekar att alternativet till utökad kontroll är regelförändringar[18].

Sammanfattningsvis kan sägas att felaktiga avdrag görs i stor utsträckning och främst av bilister i storstadsregioner som skulle ha möjlighet att åka kollektivt åtminstone delar av resan.

Se även Bussbrachens rapport om Reseavdrag[19] samt Finansdepartementets utredning om reseavdrag[20] för ytterligare information om reseavdragen och felaktiga avdrag.[21]

Kostnadseffekter och påverkan av färdmedelsval

Eftersom skatteavdrag endast kan göras för den delen av reskostnaden som överstiger 9 000 kr, motsvarande ca. 800 kr per arbetsmånad, är inte de flesta arbetspendlare som använder lokal kollektivtrafik berättigade till reseavdrag eftersom de effektiva reskostnaderna är lägre än gränsbeloppet. Inte heller bilpendlare med kortare arbetsväg än en mil är avdragsberättigade.

Tabellerna 2 till 4 visar effekten av nuvarande reseavdragssystemet för kollektivtrafikresor respektive bilresor vid olika avstånd, priser för månadskort och marginalskatt. Eftersom bilresenärer kan påverka sina verkliga marginalkostnader genom fordonsvalet visas effekten för en marginalkostnad på 18,50 kr respektive 10 kr/mil.

Tabell 2: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för kollektivtrafikresor med månadskort, vid 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år.

Pris månadskort	Årskostnad, 11 månader	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Skatteeffekt i % av reskostnade (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
500 kr	5 500 kr	-	-	5 500 kr
700 kr	7 700 kr	-	-	7 700 kr
900 kr	9 900 kr	270 kr/ 950 kr	3% / 10%	9 630 kr/ 8 950 kr
1 100 kr	12 100 kr	930 kr/ 1 550 kr	8% / 13%	11 170 kr/ 10 550 kr
1 300 kr	14 300 kr	1 890 kr/ 3 150 kr	13% / 22%	12 410 kr/ 11 150 kr
1 500 kr	16 500 kr	2 550 kr/ 4 250 kr	15%/ 26%	13 950 kr/ 12 250 kr
1 700 kr	18 700 kr	3 210 kr/ 5 350 kr	17%/ 29%	15 490 kr/ 13 350 kr
1 900 kr	20 900 kr	3 570 kr/ 5 950 kr	17%/ 26%	17 330 kr/ 14 950 kr

[17] Skatteverket, 2005: Resor till och från arbetet hårdgranskas, www.skatteverket.se/pressmeddelanden/05_lokala/linkoping_050401.html
[18] Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket, S. 236
[19] Svenska Bussbranschens Riksförbund och Buss & Samhälle, 2006: Rapport om storstadsdominans, ojämställdhet och fusk med reseavdraget.
[20] Finansdepartementet, 2004: Förslag till en avstandsbaserad avdragsmodell.
[21] Svenska Bussbranschens Riksförbund och Buss & Samhälle, 2006: Rapport om storstadsdominans, ojämställdhet och fusk med reseavdraget.

Tabell 3: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 18,50 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 220 resdagar per år.

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Skatteeffekt i % (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	8 140 kr	-	-	8 140 kr
1,5	12 210 kr	1 263 kr/ 2 105 kr	10%/ 17%	10 947 kr/ 10 105 kr
2	16 280 kr	2 484 kr/ 4 140 kr	15%/ 25%	13 796 kr/ 12 140 kr
3	24 420 kr	4 626 kr/ 7 710 kr	19%/ 32%	19 794 kr/ 16 710 kr
4	32 560 kr	7 368 kr/ 12 280 kr	23%/ 38%	25 192 kr/ 20 280 kr
5	40 700 kr	9 810 kr/ 16 350 kr	24%/ 40%	30 890 kr/ 24 350 kr
7	56 980 kr	14 694 kr/ 24 490 kr	36%/ 43%	42 286 kr/ 32 490 kr

Tabell 4: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 10 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år.

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Skatteeffekt i % (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	4 400 kr	-	-	4 400 kr
1,5	6 600 kr	1 263 kr/ 2 105 kr	19%/ 32%	5 337 kr/ 4 495 kr
2	8 800 kr	2 484 kr/ 4 140 kr	28%/ 47%	6 316 kr/ 4 660 kr
3	13 200 kr	4 626 kr/ 7 710 kr	35%/ 58%	8 574 kr/ 5 490 kr
4	17 600 kr	7 368 kr/ 12 280 kr	42%/ 70%	10 232 kr/ 5 320 kr
5	22 000 kr	9 810 kr/ 16 350 kr	45%/ 74%	12 190 kr/ 5 650 kr
7	30 800 kr	14 394 kr/ 23 990 kr	47%/ 78%	16 406 kr/ 6 810 kr

Även vid en marginalkostnad på 18,50 kr/mil för bilresan minskar reseavdraget prisskillnaden mellan bilen och kollektivtrafiken påtagligt till bilens fördel. Resenärer med en billig och snål bil med marginalkostnad på 10 kr/mil reser nästan alltid billigare med bil, särskilt om de har 50% marginalskatt. Andelen av reseavdraget på totalkostnaden ökar dessutom med ressträckan, särskilt för bilresor.

För att illustrera kostnadsförskjutningen till bilens fördel som reseavdraget leder till visas i tabell 5 ett exempel som baserar på ett pendlingsavstånd på tre mil enkel väg.

Tabell 5: Exempel på hur reseavdraget påverkar förhållandet mellan den årliga reskostnaden för bil och kollektivtrafik. Exemplet avser en resa på tre mil enkel väg, med en kollektivtrafikkostnad på 1 100 kr/månad, räknad på 11 månader. För bilen visas värden för en marginalkostnad på 18,50 kr/mil respektive 10 kr/mil. Kostnaden för kollektivtrafik normeras till 100% för varje fall för att tydligare visa förändringen av prisskillnaden.

Reskostnader, per år	Utan reseavdrag	Med reseavdrag 30% marginalskatt	Med reseavdrag 50%marginalskatt
Kollektivtrafik	100% 12100 kr	100% 11 170 kr	100% 10 550 kr
Bil, 18,5 kr/mil	202 % 24 420 kr	177% 19 794 kr /	158% 16 710 kr
Bil, 10 kr/mil	109% 13 200 kr	77% 8 574 kr	52% 5 490 kr

Utan reseavdrag är bilpendling i exemplet alltid dyrare än kollektivtrafiken, men reseavdraget minskar kostnaden för bilpendling betydligt mer än för kollektivtrafikresandet. För personer

med en bil med låg marginalkostnad innebär reseavdraget att det blir billigare att använda bil än att åka kollektivt. Tack vare reseavdraget kostar bilpendling för en pendlare med en billig bil och 50% marginalskatt endast hälften jämfört med att resa kollektivt.

Reseavdraget förskjuter balansen tydligt till bilens fördel, särskilt för höginkomsttagare. I dess nuvarande form kan reseavdraget därmed ses som ett progressivt stöd till långväga arbetspendling som särskilt gynnar bilpendling och personer hög marginalskatt.

Effekten förstärks av att kraven på två timmar tidsvinst för att kunna göra reseavdrag för bil (tidsvinstregeln) i praktiken sällan kontrolleras, vilket leder till ett stort antal felaktiga avdrag som förbilligar bilpendling.

Det är många faktorer som påverkar valet av färdsätt till arbetet, bl.a. restid, åkkomfort, flexibilitet, social acceptans och den upplevda kostnaden. I vilken utsträckning reseavdraget påverkar balansen till bilens eller kollektivtrafikens fördel beror på den relativa konkurrenskraften av dessa två ressätt i varje individuell fall. Ju mindre den totala skillnaden mellan transportslagen är när faktorer som bekvämlighet, pris, restid mm. vägs in, ju större påverkan har reseavdraget för valet.

Eftersom reseavdraget minskar reskostnaden med bil med 0-80% beroende på ressträcka, marginalkostnad och marginalskatt påverkas även benägenheten att använda kollektivtrafik på motsvarande sätt. Med en antagen korspriselasticitet på 0,2 innebär en genomsnittlig kostnadspåverkan på 30% genom reseavdraget att 6% av bilpendlarna som idag gör reseavdrag skulle åka kollektivt utan avdraget, motsvarande ca. 50 000 resenärer. Eftersom korspriselasticiteten även är kraftigt beroende av andra faktorer som restid mm. kan dock den siffran endast ses som en grov uppskattning.

Reseavdraget har sannolikt även påverkat Sveriges bebyggelsestruktur mot större bilberoende, eftersom den har gjort det mer prisvärt att bosätta sig på längre avstånd från sin arbetsplats, särskilt för bilpendlare.

Kritik mot nuvarande system

Det nuvarande systemet för reseavdrag har en rad nackdelar och strider mot flera transportpolitiska mål. Nedan listas problemen upp i punktform:

- Systemet är svårkontrollerat för Skatteverket och medför nästan 50% felaktiga avdrag. Bara de felaktiga avdragen leder till ett skattebortfall på över 1,4 miljard kronor årligen.
- Den övervägande andelen av felaktiga avdrag avser bilresor som därmed får en oberättigad kostnadsnedsättning.
- Arbetspendling med bil gynnas kraftigt framför kollektivtrafikresor. Särskilt för resenärer med låg bilkostnad och hög marginalskatt kan reseavdraget till och med göra bilresan billigare än kollektivtrafikresan. Reseavdraget ökar bilens relativa konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och leder till fler och längre bilresor.
- Långa arbetsresor subventioneras vilket främjar en gles bebyggelsestruktur med långa resvägar
- Systemet leder till ökad miljöbelastning på grund av ökad körsträcka med bil. Den bidrar inte till att uppnå klimatmålen.
- Systemet leder till fler trafikolyckor på grund av ökad körsträcka med bil
- Reseavdragen ”kostar” hela befolkningen ca. 4-5 miljarder kronor i skattebortfall, ca. 500 kr per person och år, men endast en miljon invånare drar direkt nytta av systemet. Ca. 200 000 personer får drygt hälften av den totala avdragssumman.
- Systemet innebär en överföring av köpkraft från invånarna i både storstadskommunerna och glesbygdskommuner (som i mindre utsträckning gör reseavdrag) till invånarna kommuner i utkanten av storstadsregionerna (som gör mest reseavdrag). Vidare innebär systemet en överföring av köpkraft till höginkomsttagare, eftersom personer med hög marginalskatt profiterar mest av avdragen och höginkomsttagare ofta har längre ressträckor.
- Systemet gynnar män i betydligt större utsträckning än kvinnor och höginkomsttagare mer än låginkomsttagere, både relativt och i absoluta tal. Den bidrar inte till ett mer jämställd transportsystem.

Förenklat kan det sägas att reseavdraget i nuvarande form har effekten av en regressiv skatt som är mest gynnsamt för höginkomsttagare som bor på 20-60 km från en storstad och arbetspendlar med bil. Den kan även ses som en subvention för långväga bilpendling och för boende på bilpendlingsavstånd från stora arbetsmarknadsregioner.

En förändring av regelverket måste ta hänsyn till de ovanstående punkter och helst leda till förbättringar i alla eller flera av dessa aspekter.

Förslag till en förändring av reseavdragsreglerna

Nedan presenteras tre olika förslag för förändringar av reseavdragssystemet. Förslagen är olika långtgående, men samtliga angriper de ovan nämnda problem, bidrar till att reseavdragssystemet bättre stämmer överens med Sveriges trafikpolitiska mål och förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.

Observera att det handlar om principförslag och grova, första uppskattningar av de förväntade effekterna. Förslagens effekter sammanställs, jämförs och diskuteras i slutet av kapitlet om reseavdrag.

Förslag A: Förbättra tillämpningen av nuvarande regelverk

Bakgrund

Nuvarande lagstiftning om reseavdrag tar i grunden tydlig ställning för kollektivtrafiken. För att få göra avdrag för bilresor måste en pendlare enligt lag regelmässigt vinna minst två timmar samanlagd per dag jämfört med att åka kollektivt.

Arbetspendlare som åker kollektivt får alltid göra reseavdrag utifrån sina verkliga kostnader, för bilpendlare är avdragsrätten knuten till att tidsvinstkravet uppfylls. Å andra sidan ligger gränsbeloppet över vilket avdrag får göras[22] på en sådan nivå att de flesta kollektivtrafikpendlare inte kan göra avdrag eller endast för en liten del av sina kostnader. Bilpendlare å andra sidan kommer förhållandevis snabbt upp i belopp som medger avdrag, det räcker med ett pendlingsavstånd på en mil enkel väg för att nå gränsbeloppet.

I praktiken är idag nästan hälften av alla avdrag felaktiga, och de allra flesta felaktiga avdrag gäller bilresor. Reseavdragen gynnar därmed arbetspendling med bil mer än vad lagen avser. Avdragen motarbetar därmed i praktiken de transportpolitiska målen, särskilt miljömålen. Vidare kostar felaktiga avdrag stora belopp i uteblivna skatteintäkter[23].

En konsekvent tillämpning och kontroll av nuvarande lagstiftning skulle bidra till att bättre uppfylla de transportpolitiska målen och gynna kollektivtrafiken, eftersom det regelvidriga stödet till många bilresor skulle falla bort. Detta skulle stärka kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft.

Idag kontrolleras enligt Skatteverket endast ca.5% av alla reseavdrag och kontrollen är svårhanterad. Majoriteten av felen ligger i att tidsvinstkraven inte uppfylls, dvs. att avdrag görs för bilresor fastän resenären inte gör den tidsvinsten som krävs. Det är troligt att en stor del av dessa felaktiga avdrag inte görs som medvetet skattefusk, men att man felaktigt tror att avdraget för bilresorna är berättigat och på bristfällig kunskap om möjligheterna att resa med kollektivtrafik.

Teoretiskt skulle problemet med felaktiga reseavdrag kunna angripas med kraftigt utökade kontroller av avdragen. Det är dock osannolikt att Skatteverket har resurser att genomföra detta, även om det troligen skulle vara en lönsam åtgärd. Skatteverket påpekar själv detta problem och anger regeländring som en möjlighet att minska fusket med reseavdrag[24]

Eftersom det är främst den praktiska användningen av regelverket och inte regelverket i sig som leder till de oönskade effekter kan det finnas möjligheter för förbättringar som minskar skattefusket och underlättar för Skatteverket utan att en lagändring krävs.

---

[22] För beskattningsåret 2008: 8 000 kr.
[23] Se även: Skattestatistisk årsbok 2007, Skatteverket, s. 237 ff.
[24] Som ovan.

I informationsmaterialet om beskattning[25] nämns kravet på tidsvinst på två timmar i bakgrundsinformationen, men inte särskilt tydligt. I skatteblanketten för inkomstdeklaration nämns inte kravet alls. Kravet nämns inte heller i blanketten för ändrat skatteavdrag, däremot finns information hur reseavdraget för bil ska beräknas.

Det är därmed lätt för bilpendlare att missa tidsvinstkravet och i god tro att man gör rätt göra avdrag för arbetsresan.

Förslag

För att öka tydligheten på skatteblanketterna och för att lyfta fram tidsvinstkravet föreslås ändringar i informationsmaterialet och i skatteblanketterna, ändringar i sättet hur reseavdraget ska motiveras vid deklaration samt utökad kontroll:

1. **Tydligare information om tidsvinstkravet**
   Lyft fram kravet på två timmars tidsvinst för avdrag för resor med bil i samtliga blanketter och i informationsmaterialet. Det ska stå explicit att reseavdrag med bil endast får göras om en regelbunden tidsvinst på två timmar per dag kan styrkas.

2. **Redovisningskrav redan vid deklaration**
   Inför krav på redovisning av tidsvinsten vid avdrag för bilresor redan vid deklarationen. Genom att kräva att den skatteskyldige vid deklarationstillfället ska bifoga en redovisning som styrkar tidsvinsten på två timmar ökas tröskeln för slentrianmässiga avdrag och kontrollen för Skatteverket underlättas. Skatteverket bör ge en vägledning och exempel hur en sådan redovisning kan se ut. Redovisningen bör innehålla uppgifter om boende- och arbetsort, arbetstider samt hur flexibla de är, samt, om kollektivtrafik finns, tidtabeller där det framgår att tidsvinsten för att använda bil motsvarar kraven för avdraget.

3. **Utökad kontroll**
   De två tidigare punkterna bidrar till att minska antalet personer som gör (felaktiga) avdrag och underlättar kontrollen. Detta möjliggör att en större andel av reseavdragen kan kontrolleras med samma resurser som idag vilket ytterligare minskar skattefusket. Även en intensifiering av kontrollen utöver dagens nivå är sannolikt motiverad utifrån ett skatteintäktsperspektiv, men skulle kräva en ökad prioritering av frågan.

Förslaget kräver ingen ändring av befintliga lagar. Det skulle räcka med ändrad praxis hos Skatteverket och ändrade redovisningskrav för reseavdrag i deklarationen.

Förväntad effekt

Totalt gör idag ca. 440 000 personer felaktiga reseavdrag. Genom de föreslagna ändringarna skulle antalet felaktiga avdrag som görs utifrån okunskap och felaktiga antaganden minska. Vidare underlättas kontrollen för Skatteverket.

Kravet på att redan vid deklarationstillfället styrka restidsvinsten med t.ex. tidtabellsutdrag skulle vidare få fler personer att uppmärksamma möjligheterna att åka kollektivt. Det är troligt att många bilpendlare idag saknar fullständiga kunskaper över möjligheterna och kostnaden av att åka kollektivt. Den ökade ansträngningströskeln, informationseffekten samt större möjligheter att kontrollera en större andel av reseavdragen skulle troligen leda till betydligt färre felaktiga reseavdrag.

Arbetspendlare som gör berättigade avdrag för arbetsresor påverkas inte av förslagen. Förslagets effekt på skatteintäkterna, miljön och kollektivtrafikåkandet beror helt på i vilken omfattning antalet felaktiga avdrag kan minskas. En reduktion med 60% (100% i parentes) skulle medföra att:

[25] Skatteverket, 2008. Dags att deklarera. Informationsbroschyr

- skatteintäkterna ökar med 800-900 miljoner kronor (1,4 Mrd kr) årligen[26]
- Ca. 260 000 (440 000) personer undviker att göra felaktiga avdrag
- För dessa minskar reseavdraget med 13 000 kr i genomsnitt[27], nettoavdraget med ca. 4000-7000 kr beroende på marginalskatten.

En viss omflyttning till kollektivtrafik kan förväntas bara genom åtgärdens informationseffekt, att arbetspendlaren måste informera sig om resmöjligheterna med kollektivtrafik. Kollektivtrafikbolagen kan förväntas tillhandahålla enkla informationstjänster där skatteskyldiga lätt kan få fram den informationen som behövs.

Även en ekonomisk styreffekt kan förväntas, eftersom bilpendlingen för personer som tidigare gjorde felaktiga avdrag fördyras med i genomsnitt 4-7000 kr per år. Detta motsvarar ca. 20-30% av bilpendlingens kostnad räknad på ett pendlingsavtånd på 2-3 mil enkel väg[28].

Vid en antagen kostandshöjning på 25% och antagen korspriselasticitet på 0,2 innebär förslaget att: 0,2 x 25% = 5% av de personer som fått ett minskat avdrag kommer att gå över till kollektivtrafik. Räknat på hela gruppen på 440 000 resenärer motsvarar 5% totalt 22 000 resenärer. Det är dock troligt att elasticiteten är betydligt högre än 0,2 för den berörda gruppen, vilket innebär en större omflyttningseffekt.

Skatteintäkten skulle öka med storleksordningen en miljard kronor per år. Används dessa medel för att finansiera förbättringar i kollektivtrafiken, prissänkningar eller en sänkning av avdragsgränsen för reseavdrag så gynnas kollektivtrafiken ytterligare.

Se bilaga 3 för beräkningar på fallexempel av detta förslag.

Sammanfattning av effekterna:

- Felaktiga reseavdrag minskar
- Skatteintäkter ökar, potentiellt med över 1 miljard kronor.
- Kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft gynnas, särskilt i storstadsregionerna
- Informationseffekt för kollektivtrafiken
- Ingen förändring för kollektivtrafikpendlare
- Upp till 440 000 bilpendlare får minskade avdrag med ca. 13 000 kr i genomsnitt.

[26] Utifrån en antagen skattebortfall på 1,4 MKr på grund av felaktiga reseavdrag.
[27] Skattestatistisk årsbok 2007, Skatteverket
[28] Beräknat med 18,50 kr/mil rörlig kostnad, skatteeffekt 5 000 kr, 220 arbetsdagar/år. Vid 2 mil enkel väg,: reskostand 16 280 kr, reseavdragets andel: 31%. Vid 3 mil enkel väg, reskostnad 24 420 kr, reseavdragets andel: 20%

Förslag B: Skapa ett avdragstak som motsvarar kollektivtrafikpriset

Bakgrund

Med hänsyn till de transportpolitiska målen, särskilt om trafiksäkerhet och miljö, är det svårt att motivera att reseavdraget i praktiken ger ett kraftigare stöd (i kronor räknat) till att använda bilen än till resor med kollektivtrafik. Nuvarande avdragssystem gör det vidare svårt att kontrollera om avdraget är berättigat, eftersom tidsvinstkravet är svårkontrollerat.

Skillnaden i reseavdrag ökar med reseavståndet och för arbetsresor över tre mil enkel väg är stödet till bilpendlare (i kronor räknat) i nästan alla fall betydligt högre än för kollektivtrafikresor, se även tabellerna 2-5. Långväga bilpendlare står vidare för en oproportionerlig del av kostnaden för reseavdraget, se tabell 1.

Förslag

Inför ett **beloppstak på reseavdraget** som är identiskt för bil- och kollektivtrafikresor och baseras på kostnaden för resor med kollektivtrafik.

Ett tänkbart sätt att bestämma takbeloppet är att **sätta gränsen vid lägsta årskostnaden för kollektivtrafikresor** mellan hemmet och arbetsplatsen. I de flesta regioner ligger månadskostnaden för längre kollektivtrafikresor mellan 700 till 1 500 kr, i enstaka fall upp till 2 000 kr. Se även bilaga 2 för exempel på årskostnader för kollektivtrafikkort. Förslaget skulle innebära ett takbelopp mellan 10 och 24 000 kr för de flesta resenärer, beroende på ressträckan och kollektivtrafikens prissättning. Takbeloppet är lättkontrollerat genom att inhämta uppgifter om boende- och arbetsort och prisuppgifter från kollektivtrafikbolag. Ett alternativ är ett fast takbelopp för hela landet. Den varianten är enklare men har sannolikt sämre styreffekt.

Förslaget skulle inte kräva någon grundläggande ändring av befintliga lagar. Det skulle räcka med ett tillägg i 12 kap. 27§ samt 29§ i inkomstskattelagen (1999:1229) där det definieras vilket takbelopp som gäller för avdraget och hur den bestäms.

En stor fördel med ett avdragstak som motsvarar priset för kollektivtrafikresor är att den svårkontrollerade **tidsvinstregeln blir onödig**, eftersom avdraget aldrig kan bli större än kostnaden för kollektivtrafikresor. Tidsvinstkravet för avdrag med bilresor skulle kunna strykas ur lagstiftningen.

Förväntad effekt

Förslaget likställer bil- och kollektivtrafikresenärers avdragsrätt i kronor mätt. Vidare gör förslaget kontrollen av reseavdragen betydligt enklare eftersom den svårkontrollerade restidsvinstregeln faller bort, vilket borde leda till minskat skattefusk.

Förslaget skulle kraftigt minska de totala avdragssummorna för bilresor jämfört med dagens system, särskilt för de längre körsträckorna. Detta skulle tydligt öka kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft, minska stödet för långväga bilpendling och skapa ett mer rättvist stödsystem.

Om förslaget ska vara kostnadsneutral jämfört med dagens system så möjliggörs en sänkning av gränsbeloppet för reseavdrag. Detta skulle innebära att fler människor kan tillgodoräkna sig reseavdraget och att möjligheten till reseavdraget skulle öka främst för kollektivtrafikresenärer. Betydligt fler pendlare skulle vinna på ett sänkt gränsbelopp än vad som förlorar i avdrag.

Vid bibehållet gränsbelopp skulle förslaget frigöra skattemedel som skulle kunna användas för t.ex. förbättrad kollektivtrafikinfrastruktur och därmed skapa ett annat positivt moment 22 för kollektivtrafiken.

Ett takbelopp för reseavdrag gör det dessutom mer attraktivt för människor att bosätta sig i närheten av goda kollektivtrafikförbindelser, något som ligger helt i linje med de transportpolitiska målen.

Förslaget har olika effekt beroende på kostnaderna av kollektivtrafiken i det enskilda fallet. Ju större skillnad det är mellan kostnaden för kollektivtrafikresan och bilresan, ju större styreffekt mot kollektivtrafiken har förslaget. I fall där kollektivtrafikresan är lika dyr eller dyrare än bilresan påverkas inte avdragsrätten alls. Detta innebär att styreffekten är störst i regionerna med där kollektivtrafiken är lågt prissatt.

Reskostnaden för pendlarkort varierar mellan ca. 7 000 och 23 000 kr per år (ca. 700-2000 kr/månad)[29]. Detta innebär att de flesta reseavdragen för bilresor över 2,5 mil enkel väg (motsvarar 20 000 kr i reseavdrag) skulle nå takbeloppet och få ett minskat avdragsrätt jämfört med idag. Idag gör ca. 212 000 personer reseavdrag över 20 000 kr, för totalt ca. 6,7 miljarder kronor, se tabell 1. Antagen ett genomsnittligt takbelopp på 18 000 kr (1 500 kr/månad) för den gruppen, så minskar reseavdragen med totalt ca. 2,9 miljarder kr. Särskilt långpendlare som gör de högsta avdragen skulle få en tydlig sänkning av reseavdragen.

Men även många bilpendlare i de lägre avdragssegmenten skulle få minskade avdrag. Exempelvis skulle bilpendlare i Stockholms län som idag gör reseavdrag få minskat eller helt slopat avdragsrätt, eftersom ett årskort på SL endast kostar 7 280 kr/år och därmed faller under dagens avdragsgräns. År 2006 gjord ca. 146 000 personer i Stockholms län reseavdrag, i, genomsnitt med 13 503 kr. En betydande del av dessa avdrag skulle falla bort med det föreslagna systemet.

Uppskattningsvis skulle ca. 500 000 personer få minskade reseavdrag jämfört med dagens system, omfattningen av minskningen beror på ressträckan och det lokala priset för kollektivtrafikresor. Med en antagen genomsnittlig höjning av respriset med bil på 30% och en korspriselasticitet på 0,2 medför förslaget en överflyttning av 6% av bilpendlarna till kollektivtrafik, ca. 30 000 personer. Det är dock troligt att korspriselasticiteten är högre, särskilt i storstadsregionerna.

Å andra sidan skulle även bilpendlare som idag inte vinner två timmar restid jämfört med kollektivtrafiken kunna göra reseavdrag utan att bryta mot inkomsstkattelagen. Storleksordningen av den effekten bedöms inte här.

I enstaka fall i verklig glesbygd kan ett takbelopp för reseavdrag leda till tydligt höjda reskostnader utan att det i praktiken finns alternativ till bilen. Detta är dock knappast fallet i kransområdena till storstadsregionerna där de flesta reseavdrag görs idag. Aven för personer som har arbetstider som gör det praktiskt omöjligt att resa med kollektivtrafik innebär förslaget en försämring utan att de har möjlighet att byta till kollektivtrafik.

Men även i glesbygd finns det för många arbetsresor möjligheten att kombinera egen bil med kollektivtrafik, t.ex. genom park & ride-lösningar. En särskilt lösning för stöd till boende i extrema glesbygdsregioner utan kollektivtrafik bör dock övervägas som komplement till förslaget.

Exempel

För en arbetspendlare som reser tre mil enkel väg förändras prisskillnaden mellan bil- och kollektivtrafikresor tydligt, till fördel för kollektivtrafiken. Kostnaden för pendling med kollektivtrafik påverkas inte, däremot blir bilpendling dyrare. Inte ens med en billig bil blir bilpendling billigare än kollektivtrafiken. Vidare minskar systemet skillnaden i skatterabatt

[29] Se en sammanställning i bilaga 2

för hög- och låginkomsttagare, det effektiva respriset efter avdraget blir mycket mer lika oavsett marginalskatt. Se tabell 6 .

Tabell 6: Exempel på hur förslaget påverkar förhållandet mellan den årliga reskostnaden för bil och kollektivtrafik. Exemplet avser en resa på tre mil enkel väg, med en kollektivtrafikkostnad på 1 100 kr/månad, räknad på 11 månader. För bilen visas värden för en marginalkostnad på 18,50 kr/mil respektive 10 kr/mil. Kostnaden för kollektivtrafik normeras till 100% för varje fall för att tydligare visa förändringen av prisskillnaden. Taket för reseavdrag motsvarar kostnaden för kollektivtrafikresor, som nedre avdragsgräns används 8 000 kr.

Reskostnader, per år	Utan reseavdrag	Dagens system, med reseavdrag		Med takbelopp motsvarande kollektivtrafiktaxa	
Reskostnader, per år	Utan reseavdrag	30% marginalskatt	50% marginalskatt	30% marginalskatt	50% marginalskatt
Kollektivtrafik	100% 12100 kr	100% 10 870 kr	100% 10 050 kr	100% 12 100 kr	100% 10 870 kr
Bil, 18,5 kr/mil	202 % 24 420 kr	179% 19 496 kr /	161% 16 210 kr	197% 23 850 kr	216% 23 470 kr
Bil, 10 kr/mil	109% 13 200 kr	76% 8 274 kr	50% 4990 kr	104% 12 630 kr	113% 12 250 kr

Det totala respriset för bilresan påverkas därmed påtagligt och höjs med 22 till 145%. Den procentuella förändringen blir störst för höginkomsttagare och bilresenärer med låg marginalkostnad.

Se bilaga 3 för vidare beräkningar på fallexempel för detta förslag.

Sammanfattning av effekterna:

- Felaktiga reseavdrag minskar
- Vid bibehållen nedre gränsbelopp minskar reseavdragen med uppskattningsvis 30-40% totalt
- Kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft gynnas, särskilt i storstadsregionerna
- Ingen förändring för kollektivtrafikpendlare (om inte nedre gränsbeloppet sänks)
- Nästan samtliga bilpendlare som gör avdrag idag får en avdragsminskning. Särskilt tydlig blir minskningen för långpendlare med bil och bilpendlare i regioner med låga kollektivtrafikaxor. Det berör ca. 800 000 personer.
- En viss oönskad zoneffekt kan uppstå – dvs. att avdragsrätten och därmed reskostnaden kan förändras språngaktigt beroende på taxegränser för kollektivtrafik

Förslag C: Avståndsbaserat reseavdrag

Bakgrund

Ett tredje sätt att förändra avdragssystemet så att den bättre stödjer de transportpolitiska målen samt blir mer lättkontrollerat är att införa ett rent **avståndsbaserat reseavdrag** där avdraget är färdmedelsneutralt. Arbetspendlaren skulle i så fall få göra avdrag med ett schablonbelopp per mil utifrån kortaste avstånd mellan boendeorten och arbetsplatsen.

Bilpendlare använder redan idag ett avståndsbaserat system med ett schablonvärde per mil, skillnaden är därmed endast att samma grundprincip används för samtliga resenärer, snarare än att använda olika system beroende på färdmedlet.

Fördelen med ett avståndsbaserat system är att det är lättkontrollerat och likställer samtliga färdsätt. Om systemet utförs kostnadsneutralt jämfört med dagens skulle det leda till ett ökat stöd för arbetspendling med kollektivtrafik och ett minskat stöd för bilpendling. Även samåkning skulle gynnas ekonomiskt.

Avståndsbaserade reseavdragssystem finns idag i bl.a. Danmark och Norge och har vid flera tillfällen föreslagits och utretts även i Sverige, bl.a. av Skatteverket och av Finansdepartementet.

Förslag

Inför ett reseavdragssystem som är rent avståndsbaserat och utgår ifrån kortaste resavstånd mellan hemadressen och arbetsplatsen samt ett schablonbelopp per mil.

Här utgås ifrån en undre avdragsgräns på 8 000 kr (som idag) och ett avdrag på 10 kr/mil, baserande på en tidigare utredning av Finansdepartementet[30].

En övergång till ett rent avståndsbaserat reseavdragssystem skulle kräva en ändring i 12 kap. 27§ samt 29§ i inkomstskattelagen (1999:1229).

En stor fördel med ett rent avståndsbaserat system är att den svårkontrollerade **tidsvinstregeln blir onödig**, eftersom avdraget inte är beroende av färdmedelsvalet. Tidsvinstkravet för avdrag med bilresor skulle kunna strykas ur lagstiftningen.

Förväntad effekt

En tidigare utredning från Finansdepartementet[31] kommer till slutsatsen att en avståndsbaserad avdragsmodell med ett avdrag på 10 kr/mil, en undre avdragsgräns på 10 000 kr och en övre avdragsgräns på 50 000 kr, skulle leda till jämförbara eller något lägre kostnader än dagens modell. Enligt utredningen skulle ca. 100 000 färre personer kunna göra avdrag och en tydligt större andel av de totala avdragen skulle gå till kollektivtrafikresenärer.

Förslaget likställer bil- och kollektivtrafikresenärers avdragsrätt i kronor mätt och minskar subventionen till långväga bilpendling med 46% (från 18,50 till 10 kr/mil), samtidigt som stödet för många kollektivtrafikpendlare skulle öka.

Vidare gör förslaget kontrollen av reseavdragen betydligt enklare eftersom den svårkontrollerade restidsvinstregeln faller bort, vilket borde leda till minskat skattefusk. Den sammanlagda effekten är att kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft stärks och systemet blir mer rättvist.

Särskilt gruppen pendlare som idag gör avdrag på över 20 000 kr/år och som domineras av bilpendlare skulle få kraftiga avdragsminskningar. Gruppen som består av ca. 212 000

[30] Finansdepartementet, 2005: Förslag till en avståndsbaserad avdragsmodell
[31] Finansdepartementet, 2005: Förslag till en avståndsbaserad avdragsmodell

personer och 2006 gjorde reseavdrag på sammanlagd 6,7 miljarder kronor skulle med förslaget få en minskning av avdragsrätten med ca. 3 miljarder kronor[32]. Med en antagen marginalskatt på 30% för gruppen skulle arbetspendlingen för den gruppen fördyras med ca. 5 000 kr per person och år jämfört med idag. Effekten är som störst ju längre arbetsvägen är.

Även bilpendlare som gör mindre reseavdrag skulle få minskade avdrag. Ett avdrag på 10 kr/mil kräver ett resavstånd på över 18 km enkel väg, oavsett färdsätt för att komma över ett gränsbelopp på 8 000 kr. Med dagens system kan bilresenärer komma upp i avdragsberättigade reskostnader redan vid ett avstånd på ca. en mil enkel väg. Idag gör ca. 400 000 personer reseavdrag under 8 000 kr, motsvarande ca. två mil enkel väg med bil. Det är sannolikt att en stor del av kollektivtrafikresenärerna som gör avdrag idag finns i den gruppen, antalet bilpendlare är svårbedömd men uppskattas till ca. 200 000 personer. Dessa skulle med förslaget förlora sin avdragsrätt.

Förslaget förskjuter därmed den geografiksa gränsen för reseavdrag. Om tidsvinstkravet samtidigt faller bort kan å andra sidan även bilpendlare som idag inte får göra reseavdrag alls kräva reseavdrag. Hur kraftiga dessa två effekter är kan inte bedömas i denna första beskrivning men måste utredas vidare om förslaget ska bli mer konkret.

Kollektivtrafikresenärer vinner i nästan samtliga fall genom förslaget, eftersom ett avståndsbaserat system ökar antalet kollektivtrafikresenärer som kommer över gränsbeloppet. Nackdelen är att schablonbeloppet inte speglar resans verkliga kostnad och risk för överkompensation kan uppstå för vissa kollektivtrafikresor. Detta är särskilt fallet i regioner med stora zoner med enhetlig kollektivtrafiktaxa, till exempel inom SL:s taxeområde. Se även exemplen i bilaga 3 där zoneffekten för kollektivtrafikresor framgår tydligt.

Antas en genomsnittlig kostnadshöjning på 25% för bilpendlare, en kostnadssänkning med 10% för kollektivtrafikresenärer och en korspriselasticitet på 0,2 så innebär förslaget att 7% av bilpendlarna byter till kollektivtrafik, ca. 60 000 personer.

Resenärer med långa arbetsresor och som befinner sig på utkanten av en taxegräns skulle med ett avståndsbaserat system kunna göra betydligt större reseavdrag än resenärer som bor närmare sitt arbete med har samma reskostnad. En pendlare som reser mellan Nynäshamn och Stockholm (ca. 50 km) skulle till exempel kunna göra reseavdrag på ca. 14 000 kr (22 000 – 8 000 kr), en pendlare från Solna däremot inga alls eftersom den hamnar under gränsbeloppet, fastän deras biljettkostnader är identiska. Med 50% marginalskatt innebär det att Nynäshamn-pendlaren i praktiken åker gratis, samtidigt som Solna-pendlaren betalar hela reskostnad på ca. 7 000 kr.

Risken för överkompensation och taxezoneffekter finns för regioner där det finns förhållandevis stora taxezoner med enhetlig kollektivtrafiktaxa. För kollektivtrafikresor där respriset tydligt är kopplat till resans längd uppstår inte problemet. Risken för överkompensation finns även för samåkning i bil. I Finansdepartementets utredning av en avståndsbaserad avdragsmodell bedöms dock risken för överkompensation som förhållandevis små.

Exempel

För en arbetspendlare som reser tre mil enkel väg förändras prisskillnaden mellan bil- och kollektivtrafikresor tydligt, till fördel för kollektivtrafiken. Arbetspendling med kollektivtrafik blir ca. 5% billigare, bilpendling 20-100% dyrare. Inte ens med en billig bil blir bilpendling billigare än kollektivtrafiken. Se tabell 7.

[32] Beräknat utifrån ett nuvarande avdragsrätt på 18,50 kr/mil och ett nytt avdragsrätt på 10 kr/mil.

Tabell 7: Exempel på hur förslaget påverkar förhållandet mellan den årliga reskostnaden för bil och kollektivtrafik. Exemplet avser en resa på tre mil enkel väg, med en kollektivtrafikkostnad på 1 100 kr/månad, räknad på 11 månader. För bilen visas värden för en marginalkostnad på 18,50 kr/mil respektive 10 kr/mil. Kostnaden för kollektivtrafik normeras till 100% för varje fall för att tydligare visa förändringen av prisskillnaden. Ett avdrag på 10 kr/mil och en nedre avdragsgräns på 8 000 kr används.

Reskostnader, per år	Utan reseavdrag	Dagens system, med reseavdrag		Med takbelopp motsvarande kollektivtrafiktaxa	
Reskostnader, per år	Utan reseavdrag	30% marginalskatt	50% marginalskatt	30% marginalskatt	50% marginalskatt
Kollektivtrafik	100% 12100 kr	100% 10 870 kr	100% 10 050 kr	100% 10 540 kr	100% 9 500 kr
Bil, 18,5 kr/mil	202 % 24 420 kr	179% 19 496 kr /	161% 16 210 kr	217% 22 860 kr	230% 21 820 kr
Bil, 10 kr/mil	109% 13 200 kr	76% 8 274 kr	50% 4990 kr	110% 11 640 kr	112% 10 600 kr

Förslaget ökar därmed påtagligt kollektivtrafikens (och samåkningens!) relativa konkurrenskraft gentemot bilen eftersom bilpendlare får en tydlig minskning av reseavdragen och de flesta kollektivtrafikresenärer får lätt ökning. Vidare försvinner avdragsrätten helt för bilpendlare med ett resavstånd på under två mil enkel väg eftersom dessa inte längre kommer upp i gränsbeloppet för avdragen.

Se bilaga 3 för beräkningar på fallexempel av detta förslag. Effekterna av ett avståndsbaserat reseavdragssystem beskrivs mer utförligt i en tidigare utredning av Finansdepartementet[33]

Sammanfattning av effekterna:

- Felaktiga reseavdrag minskar
- Vid de föreslagna avdragsbelopp uppskattas förslaget leda till jämförbara skattebortfall som dagens system.
- Reseavdragen för bilpendlare minskar med 46% och faller helt bort för resor under två mil om inte den nedre avdragsgränsen sänks. avdragen för kollektivtrafiken ökar, särskilt för långa resor.
- Kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft gynnas tydligt, särskilt i regioner med enhetlig taxa
- Samtliga bilpendlare som gör avdrag idag får en avdragsminskning. Det berör ca. 800 000 personer.
- En viss zoneffekt och överkompensation kan uppstå – dvs. att avdragsrätten ökar fastän biljettkonstnade inte ökar. Även för samåkning finns risk för överkompensation.

[33] Finansdempartementet, 2004: Förslag till en avståndsbaserad avdragsmodell.

Sammanställning och diskussion

Samtliga tre förslag leder till en ökat relativ konkurrenskraft för kollektivtrafiken, om än i olika utsträckning och med olika effekt. Första förslaget, en förbättrad tillämpning av befintligt regelverk, kan med fördel införas som ett första steg under tiden mer grundläggande förändringar i reseavdragssystemet utreds.

Både systemet med ett avdragstak som motsvarar kostnaden för kollektivtrafikresor och ett rent avståndsbaserat avdragssystem för alla färdsätt gör det enklare att kontrollera avdragen eftersom tidsvinstregeln i båda fall blir onödig. Med båda system blir avdragsbeloppen (i kronor räknat) mycket mer jämförbara mellan bil och kollektivtrafik och kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft ökar tydligt. Bilpendlare kan i båda systemen inte få större avdrag (i kronor) än kollektivtrafikresenärer som gör en jämförbar resa. Bilpendling blir i båda systemen betydligt dyrare, från 20 till 140% jämfört med idag beroende på marginalskatten och den antagna marginalkostnaden för bilresan. Båda systemen kan göras kostnadsneutrala jämfört med dagens.

Ett **avdragstak** motsvarande kollektivtrafikkostnad har utöver den ekonomiska styreffekten en informationseffekt, eftersom pendlare får reda på kostnaden för kollektivtrafiken för sin arbetsresa. Kollektivtrafikbolagen kan lätt tillhandahålla den informationen till den enskilda och till Skatteverket vilket gör avdragsgränserna enkla att kontrollera. Den ekonomiska effekten av förslaget är som störst för långväga bilpendlare och i regionen med låga kollektivtrafiktaxor. Avdragen kan skilja sig regionalt utifrån de verkliga kollektivtrafiktaxorna för resorna och har därmed en anknytning till verkliga kostnader. Risken för överkompensation finns inte med detta förslag, möjligen en viss zoneffekt för bilpendlare som bor precis innanför eller utanför en taxegräns för kollektivtrafik. Reskostnaden för kollektivtrafiken påverkas inte av förslaget om inte det nedre gränsbeloppet sänks samtidigt. Ett sänkt gränsbelopp skulle öka antalet pendlare som är berättigade till avdrag betydligt, särskilt bland kollektivtrafikresenärerna.

För vissa extremfall där kollektivtrafik inte finns tillgängligt alls kan förslaget behöva kompletteras med undantagsregler.

Ett rent **avståndsbaserat** system är lättkontrollerat och likställer avdragen oavsett färdmedel. Den ekonomiska effekten är en tydlig minskning av avdragen för bilpendlare och i många fall en viss ökning av avdragsrätten för kollektivtrafikresenärer, med andra ord en tydlig ökning av kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft. Eftersom avdraget inte baseras på verkliga kostnader utan på ett schablonbelopp finns en viss risk för överkompensation av kollektivtrafikresor och samåkning. Detta gäller särskilt i regioner med låga kollektivtrafiktaxor.

Effekterna av ett rent avståndsbaserat system och ett system med takbelopp behöver utredas vidare i detalj, men det är tydligt att alla tre förslag skulle medföra en tydlig förskjutning av konkurrenskraften till kollektivtrafikens fördel och bidra till att skattesystemet bättre stödjer de transportpolitiska målen.

I tabell 8 sammanfattas effekterna av det nuvarande reseavdragssystemet och de tre presenterade förslagen.

Tabell 8: Effekterna av olika reseavdragssystem

	Dagens avdragssystem	**Skärpt tillämpning**	**Avdragstak**	**Avståndsbaserat**
Antal arbetspendlare som berörs av en förändring	-	Upp till 440 000	Samtliga bilpendlare, ca. 850 000	Samtliga som gör reseavdrag idag, ca. 1 miljon
Förändring av skatteintäkter	-	Ökade skatteintäkter, upp till ca. 1 Mrd kr. på grund av färre felaktiga avdrag	Ökade skatteintäkter, uppskattningsvis 30-40% av dagens avdrag (1,5-2 Mrd kr) om inte det nedre gränsbeloppet för avdrag sänks.	Beroende på gränsbelopp och avdrag per mil. Vid ett avdrag på 10 kr/mil uppskattas systemet leda till jämförbara reseavdrag som dagens system
Informationseffekt för kollektivtrafiken	Nej	Ja, eftersom pendlarna aktivt måste ta reda på resalternativ med kollektivtrafik	Ja, eftersom pendlarna aktivt måste ta reda på kostnaden för resan med kollektivtrafik	Nej
Hur påverkas kostnaden för bilresan?	Minskade kostnader för bilpendling, från 1 mil enkel väg. Andelen ökar med ressträckan, med ökande marginalskatt. Vid en marginalkostnad på 18,50 kr per mil för bilresan motsvarar stödet för ett resavstånd på 2 mil enkel väg 15 respektive 25% (30/50% marginalskatt). För en arbetsresa på 7 mil ökar stödet till 36 respektive 43%. Vid låg marginalkostnad (10 kr/mil) motsvarar stödet 48 respektive 80% vid 7 mil enkel väg.	Som dagens system för bilresenärer som vinner minst två timmar per dag på att resa med bil. För bilpendlare som gör reseavdrag men egentligen inte är berättigade till den ökar reskostanden med 1-80% beroende på ressträckan, marginalkostnaden och marginalskatten.	Kraftig minskning av reseavdraget jämfört med dagens system. Hur stor reseavdrag som kan göras beror på de lokala kollektivtrafiktaxor. Avdrag på 0-14% av reskostnaden beroende på kollektivtrafiktaxa, marginalkostnad och marginalskatt.	Kraftig minskning av reseavdraget, ca. 46% jämfört med dagens system. Möjligen viss ökning för vissa bilpendlare som idag inte är berättigade till avdrag på grund av tidsvinstkravet. Avdrag på 0-40% av reskostnaden beroende på avstånd, marginalkostnaden och marginalskatt
Hur påverkas kostnaden för kollektivtrafikresan	Avdrag för effektiv kostnad över gränsbeloppet. Beroende på kollektivtrafiktaxan och marginalskatten mellan 0-30% av reskosnaden.	Som idag	Som idag, om inte den nedre avdragsgränsen sänks så att fler kan göra reseavdrag, i så fall sänks kostnaden.	Ökade avdragsmöjligheter för långa arbetsresor med kollektivtrafik. Beroende på avstånd, marginalskatt och respriset, från 0-70% av reskostnaden.
Kan resenären påverka reskostnaden och därmed subventioneringsgraden?	Bilresenären kan minska sina kostnader genom att välja en bil med låg milkostnad, därmed ökar subventioneringsgraden genom reseavdraget. Kollektivtrafikresenären kan inte påverka reskostnaden.	Som idag.	Som idag.	Bilresenären kan minska sina kostnader genom att välja en bil med låg milkostnad eller genom att samåka. Därmed ökar subventioneringsgraden. Kollektivtrafikresenären kan inte påverka reskostnaden.

Tabell 8, fortsättning: Effekterna av olika reseavdragssystem

Finns risk för överkompensation?	Ja, för pendlare som gör avdrag utan att vara berättigade för det. Vidare för bilresenärer med hög marginalskatt och låga milkostnader.	För bilresenärer med hög marginalskatt och låga miljkostnader.	Nej.	Ja, för kollektivtrafikresenärer med lång pendlingsavstånd och låga kollektivtrafiktaxor samt för samåkare.
Ökar den relativa konkurrenskraften för:	Bil	Kollektivtrafik i regioner med god trafikförsörjning, bil i regioner med dålig kollektivtrafikförsörjning	Tydlig förstärkning av kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft genom att avdragen likställs beloppsmässigt och bilpendling blir dyrare.	Tydlig förstärkning av kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft genom att avdragen likställs beloppsmässigt. Bilpendling blir dyrare, kollektivtrafikresor billigare i vissa fall.
Kontrolmöjligheter	Svår att kontrollera tidsvinstkravet. Leder till en stor andel felaktiga avdrag.	Enklare att kontrollera eftersom tydligare krav att motivera avdraget läggs på den enskilde. Sannolikt minskat antal avdrag vilket ökar möjligheter till att kontrollera en större andel av avdragen.	Förhållandevis enkel att kontrollera eftersom uppgifter om takbeloppen kan tillhandahållas av kollektivtrafikbolagen och kan lätt kommuniceras till privatpersoner.	Enkel att kontrollera eftersom det endast är avståndet mellan boendeorten och arbetsplatsen som behövs.

Förmånsregler och kollektivtrafikkort

Inledning

En grundprincip i inkomstskattelagen är att alla löneförmåner ska tas upp till beskattning till deras fulla marknadsvärde[34]. Det finns dock undantag från den principen. Vissa bilmodeller med särskilda egenskaper (olika miljöbilar) får ett skattemässigt förmånsvärde som är lägre än marknadsvärdet och vissa förmåner som fri hälso- och sjukvård som inte är offentligt finansierad är helt skattebefriade under vissa omständigheter.

Detta kapitel belyser möjligheter att förändra regelverket för förmånsbeskattning för att gynna arbetspendling med kollektivtrafik och vilka effekter som kan förväntas av en sådan åtgärd.

Avdragsregler idag[35]

Enligt inkomstskattelagen (1999:1229) ska i princip alla förmåner som erhålls på grund av tjänst tas upp som intäkt i skattedeklarationen. Arbetsgivaren är skyldig att betala arbetsgivaravgifter på värdet av förmånen. Värdet av produkter, varor eller andra förmåner ska beräknas till marknadsvärdet, dvs. det pris man normalt får betala på orten för varan eller tjänsten (61 kap. 2 § IL). I vissa fall kan även schablonvärden användas, t.ex. för kostförmån.

Förmånen av fri eller subventionerad resa som inte avser resa i tjänsten kan i regel jämställas med ersättning för utfört arbete. Sådan förmån är därför skattepliktig för mottagaren. Beskattning ska ske för värdet av de resor som faktiskt företagits (RÅ 1987 ref. 81). I Skatteverkets allmänna råd (SKV A 2006:32) anges följande:

”*Resans värde bör bestämmas med ledning av marknadsvärdet, vilket i regel bör anses motsvara det pris som utgivaren betalat för resan med tillägg för förekommande mervärdesskatt. Mottagarens ekonomiska situation påverkar inte marknadsvärdet*.”

Om arbetsgivaren tillhandahåller färdbevis, månads- eller årskort för kollektivtrafik måste det därmed idag anses som en fullt beskattningsbar förmån.

Det finns dock särskilda undantag från grundprincipen i förmånsbeskattningen. Vissa förmåner är helt skattefria under vissa omständigheter, för andra gäller nedsatt skatteskyldighet.

Helt skattefria förmåner omfattar bl.a. personalvårdsförmåner som tillhandahålls vid arbetsplatsen. Vissa personalförmåner får även tillhandahållas utanför arbetsplatsen, t.ex. personalutflykter och motionsförmåner[36]

Förmånen måste erbjudas hela personalen för att vara skattefri och den ska inte gå att byta ut mot kontant ersättning. Själva möjligheten att byta förmånen mot kontanter utlöser skatteplikt. Detta gäller för alla slag av personalvårdsförmåner. Enligt ett inte överklagat förhandsbesked från Skatterättsnämnden den 19 juni 2003 för detta även med sig att personalvårdsförmåner inte får göras beroende av s.k. bruttolöneavdrag.

Om arbetsgivaren tillhandahåller bil som den anställde kan nyttja privat beräknas bilens förmånsvärde utifrån schablonbelopp och en procentandel av bilens värde. Förmånsvärdet ska motsvara det marknadsmässiga värdet för att kunna nyttja bilmodellen. Även om

---

[34] 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229), IL

[35] Skatteverkets meddelanden 2006:21 Skatteverkets information om vissa förmåner att tillämpas vid beräkning av skatteavdrag och arbetsgivaravgifter m.m. för beskattningsåret 2007 samt vid 2008 års taxering

[36] Proposition.2002/03:123 s. 14).

arbetsgivaren tillhandahåller fri parkering vid arbetsplatsen ska detta tas upp som beskattningsbar förmån om inte bilen används i tjänsten.

För att främja introduktionen av mer miljövänliga bilmodeller och ny fordonsteknologi på marknaden infördes dock ett **undantag** från denna grundprincip för s.k. miljöbilar. Det finns särskilda nedsättningsregler för miljöbilar som medför att förmånsvärdet i många fall blir väsentligt lägre för en miljöbil än för närmast jämförbar bil[37].

Bilar som omfattas är:

- elbilar, elhybridbilar och gasdrivna bilar (ej gasol). För en sådan bil ska förmånsvärdet bestämmas till 60 procent av förmånsvärdet för en jämförbar konventionell bil. Nedsättning får göras med högst 16 000 kronor för helt år.
- alkoholdrivna bilar. För en sådan bil ska förmånsvärdet bestämmas till 80 procent av förmånsvärdet för en jämförbar konventionell bil. Nedsättning får göras med högst 8 000 kronor för helt år.

Denna nedsättningsregel är tidsbegränsad och gäller till och med inkomståret 2011.

Beroende på marginalskatten motsvarar nedsättningen en betydlig skatterabatt. Vid nedsättning till högsta beloppet (16 000 kr) innebär regeln en skatterabatt mellan ca. 5 000-8 000 kr årligen, beroende på marginalskatten.

Förslag till en förändring av reseavdragsreglerna

Generellt

Genom att göra kollektivtrafikkort till en helt eller delvis avdragsgill förmån eller tillåta skattefri bruttolöneavdrag skulle kostnaden för kollektivtrafikresor sjunka och därmed konkurrenskraften öka.

Båda varianterna innebära ett avsteg av grundprincipen att alla löneförmån ska tas upp till beskattning till förmånens fulla marknadsvärde och skulle kräva en ändring i inkomstskattelagen.

Ett argument för avdragsrätten för kollektivtrafikresor är att ett liknande instrument har använts för att öka marknadsandelen av mindre miljöskadliga bilar. Om målet med nedsättningen av förmånsvärdet för s.k. miljöbilar var att minska miljöbelastningen från trafiken borde utifrån en likabehandlingsprincip kollektivtrafiken (och cyklar), som har minst lika goda och snarare större miljöfördelar, också få ett analogt nedsatt förmånsvärde eller bli helt befriade från förmånsbeskattning.

I de följande avsnitten diskuteras effekterna av att införa kollektivtrafikkort som en helt avdragsgill förmån respektive möjligheten till skattefria kollektivtrafikkort mot bruttolöneavdrag.

[37] Skatteverkets 2007: Skatteverkets information om värdering av bilförmån att tillämpas vid beräkning av preliminär skatt och arbetsgivaravgifter m.m. för beskattningsåret 2008 samt vid 2009 års taxering. SKV M 2007:30

Kollektivtrafikkort som skattefri förmån

Förslag

Ändra inkomstskattelagen så att kollektivtrafikkort blir en helt eller delvis skattefri löneförmån, på liknande sätt som fri friskvård. Den skattefria delen av förmånen ska inte heller ge upphov till arbetsgivaravgifter. En övre beloppsgräns för förmånen behöver sannolikt införas.

Om förslaget ska följa de befintliga principerna om skattefria personalförmåner så måste ett företag som erbjuder kollektivtrafikkort till sin personal ge samma erbjudande till samtliga anställda, oavsett anställning. Vidare måste kollektivtrafikkortet vara personligt, dvs. det ska inte gå att byta ut mot kontant ersättning. Alternativt så krävs ytterligare en ändring in inkomstskattelagen som undantar kollektivtrafikbiljetter från kravet att de inte ska gå att byta ut mot kontant ersättning

Effekter

För löntagare

Möjligheten är attraktiv för löntagaren eftersom det blir en skattefri förmån som gör kollektivtrafikresor gratis eller billigare. Förmånen är särskilt intressant för personer som idag köper kollektivtrafikkort med skattade medel.

Långsiktigt minskar förmånen dock löneutrymmet för samtliga medarbetare i en verksamhet som erbjuder förmånen.

Exempelvis minskar ett förmånskort med ett marknadsvärde på 500 kr löneutrymmet på följande sätt, räknat utan pensionsavsättningar:

Långsiktigt minskar därmed en skattefri förmån på 500 kr löneutrymmet med 358 kr och nettolöneutrymme med ca. 251 respektive 179 kr. För arbetstagare som annars skulle ha köpt ett motsvarande kort ändå är det i alla fall förmånligt, ”priset” för kollektivtrafikkortet minskar till hälften eller mindre. Förmånen måste dock erbjudas samtliga anställda på en arbetsplats och skulle då sannolikt även utnyttjas av alla, eftersom man annars de facto avstår från lön. För löntagare som privat inte skulle ha köpt månadskort blir förmånen därmed en nackdel, eftersom deras löneutrymme minskar med 358 kr.

Utifrån det resonemanget är det sannolikt att förmånen i första hand skulle utnyttjas på arbetsplatser där redan idag många åker kollektivt, dvs. en majoritet av löntagaren vinner på förmånen. På arbetsplatser där endast en minoritet åker kollektivt blir förmånen för de flesta löntagare långsiktigt en nackdel.

För arbetsgivare

För arbetsgivaren är förmånen på kort sikt en merkostnad motsvarande kollektivtrafikkortets inköpspris minus moms. För företag minskas kostnaden något genom att förmånen påverkar resultatet vilket leder till minskat företagsskatt (för närvarande 28%). Långsiktigt är förslaget sannolikt kostnadsneutral för arbetsgivare, eftersom utrymmet för löneutveckling minskas i motsvarande grad.

Exempelvis påverkar ett förmånskort med ett marknadsvärde på 500 kr en arbetsgivarens ekonomi på följande sätt:

- Marknadsvärde, inkl. 6% moms: 500 kr,
- Bruttokostnad för arbetsgivare: 472 kr (utan administrationskostnad)
- För arbetsgivare som inte betalar vinstskatt (t.ex. offentlig sektor) är effekten på resultatet 472 kr.
- För arbetsgivare som betalar vinstskatt minskar resultatet först med 472 kr och därmed minskar bolagsskatten med 132 kr (räknat med 28% skatt)
- Nettokostnaden är därmed 472 kr – 132 kr = 340 kr.
- Långsiktigt minskar löneutrymmet med 472 kr.

På kort sikt är därmed förmånen en extrakostnad för företaget, särskilt för att den måste erbjudas (och sannolikt skulle utnyttjas av) hela personalen. Långsiktigt är förslaget kostnadsneutral för arbetsgivare, eftersom löneutrymmet minskar i motsvarande grad. Förmånen är dyrare för arbetsgivare som inte betalar företagsskatt, t.ex. offentlig sektor, eftersom förmånen inte leder till minskad beskattning.

För skatteintäkterna

På **kort sikt**: Statens skatteintäkter påverkas genom bortfall av moms på kollektivtrafikkort som köps av arbetsgivare. Bortfallet leder endast till minskade skatteintäkter i de fall där resenären annars hade köpt kortet med privata medel, dvs. för personer som redan idag åker kollektivt.

För arbetsgivare som betalar bolagsskatt minskar vidare bolagsskatten i motsvarande grad, för närvarande med 28% av förmånens värde (utan moms).

Sammanlagt leder förmånen på kort sikt till minskade skatteintäkter för staten som varierar mellan 0% av förmånsvärdet till ca. 33% av marknadsvärdet, se även exemplet nedan.

Exempelvis påverkar ett förmånskort med ett marknadsvärde på 500 kr skatteintäkterna för staten **kortsiktigt** med:

- Marknadsvärde, inkl. 6% moms: 500 kr
- Bruttokostnad för arbetsgivare: 472 kr (utan administrationskostnad)
- För arbetsgivare som inte betalar bolagsskatt (t.ex. offentlig sektor): Skattebortfall: 0
- För arbetsgivare som betalar bolagsskatt (28%): Skattebortfall: 132 kr
- För personer som inte hade köpt kortet annars: Momsbortfall: 0
- För personer som annars hade köpt kortet privat: Momsbortfall: 28 kr

Skattebortfallet för staten varierar i exemplet därmed mellan 0 kr och 160 kr.

På **lång sikt** leder förmånen till ett minskat löneutrymme på 68% av förmånens värde, räknat på 32% sociala avgifter och utan pensionsavsättningar. Detta leder till ett bortfall av sociala avgifter samt inkomstskatt.

- Marknadsvärde, inkl. 6% moms: 500 kr
- Minskat löneutrymme: 472 kr (utan administrationskostnad). Skattebortfallet beräknas utifrån alternativet att beloppet annars hade använts för en lönehöjning.
- Bortfall sociala avgifter: 115 kr (räknad på 32%), motsvarande 23% av förmånsvärdet
- Bortfall inkomstskatt, kommunal: 107 kr (räknat på 30% av bruttolönen)
- Bortfall statlig inkomstskatt: 71 kr (räknat på 20%), endast för löntagare med statlig inkomstskatt.
- Bortfall företagsskatt: 0 om det jämförs med motsvarande lönehöjning

Exempelvis påverkar ett förmånskort med ett marknadsvärde på 500 kr skatteintäkterna för staten **långsiktigt** med:

Jämfört med motsvarande lönehöjning minskar skatteintäkterna för staten med 23% till 28% av förmånsvärdet för personer utan statlig inkomstskatt och med 43% till 58% för personer med statlig inkomstskatt.

För boendekommunen minskar skatteintäkterna jämfört med motsvarande lönehöjning med ca. 21% av förmånsvärdet (räknat med 30% kommunal inkomstskatt).

För kollektivtrafikbolag

Eftersom förslaget innebär en kraftig kostnadsminskning för innehavet av kollektivtrafikkort (100% på kort sikt, ca. 50% på lång sikt jämfört med motsvarande lönehöjning) kan en ökning av biljettförsäljningen förväntas. Eftersom förmånen måste gälla för samtliga anställda hos en arbetsgivare skulle troligen även personer som idag inte eller endast sällan åker kollektiv skaffa sig ett reskort.

I vilken utsträckning försäljningen av kollektivtrafikkort skulle öka beror dock helt på hur många företag som skulle utnyttja förmånen. Detta är osäkert eftersom det inte är givet att förmånen upplevs som tillräckligt intressant av företag och löntagare.

För kollektivtrafikresandet

Eftersom den upplevda marginalkostnaden för en kollektivtrafikresa genom ett fritt månadskort sjunker till noll är det troligt att antalet kollektivtrafikresor skulle öka påtagligt.

För att uppskatta hur förmånen skulle påverka andelen av kollektivtrafikresor bland arbetsresorna utgås här från en priselasticitet på –0,4 och en korspriselasticitet på 0,2 mellan kollektivtrafik och bilresor. Det måste dock påpekas att priselasticiteter ofta är bättre att beskriva effekten av relativt små förändringar i pris än en kostnadsminskning med 100%.

En priselasticitet på -0,4 innebär att en upplevd kostnadssänkning på 100% (gratis taxa respektive ”gratis” månadskort) skulle leda till en resandeökning på 40%. Om **samtliga** arbetsplatser i Sverige skulle erbjuda kollektivtrafikresor som skattefritt förmån skulle detta antagande innebära att arbetspendling med kollektivtrafik skulle öka från ca. 14% till 20%, motsvarande en ökning från ca. 500 000 till 700 000 resenärer.

Räknar man med en långsiktig kostnadsminskning för individen med 50% (jämfört med motsvarande lönehöjning), så halveras effekten till 20% resandeökning och 100 000 nya kollektivtrafikresenärer.

Räknar man med en korspriselasticitet på 0,2 mellan bil och kollektivtrafik så minskar förslaget bilpendlingen från 61% till 49% och kollektivtrafiken ökar från 14 till 26% om förmånen skulle erbjudas på samtliga arbetsplatser i Sverige.

Med hänsyn till att förslaget inte är ekonomiskt gynnsamt för många företag och inte heller för samtliga löntagare är det ej rimligt att tro att samtliga arbetsgivare skulle erbjuda förmånen.

Kostnad för varje ny kollektivtrafikresenär

För att illustrera kostnadseffekten av förslaget beräknas effekten nedan för två fiktiva arbetsgivare med 1 000 anställda var. Båda tillhandahåller samtliga medarbetare fria månadskort motsvarande en årskostnad på 7 000 kr (583 kr/månad).

Hos exempelarbetsgivaren A motsvarar resmönstret svenskt genomsnitt, dvs. 14% åker kollektivt, 61% åker bil. Hos arbetsgivaren B motsvarar resmönster genomsnittet i svenska storstäder: 32% åker kollektivt, 41% åker bil. Som priselasticitet för kollektivtrafikresor antas 0,4.

Arbetsgivare A, 14% kollektivtrafikresande idag, 1000 anställda

Kostnad för arbetsgivaren, på kort sikt:
för arbetsgivare utan företagsskatt (i offentlig sektor): 1000 x 6 600 kr: 6,60 miljoner kr/år
för arbetsgivare med företagsskatt: 1000 x 6 600 kr minus 28% bolagsskatt: 4,75 miljoner kr/år
På lång sikt: 0 kr på grund av minskade intäkterna

Kostnaden för boendekommunen, skattebortfall:
På kort sikt: 0 kr
På lång sikt, jämförsamtliga löntagare är det ej rimligt att tro att 50% av samtliga
21% av förmånsvärdet: 7 000 kr x 1000 x 21%: 1,47 miljoner kr/år

Kostnaden för staten:
På kort sikt:
Bortfall av moms för de 14% (140 personer) som redan åker kollektivt idag: 5,66% av biljettpriset: 7000 kr x 140 x 5,66%: 0,06 miljoner kr.
Bortfall av bolagsskatt: 6 600 kr x 1000 x 28% = 1,85 miljoner kr/år

På lång sikt:
Minskade skatteintäkter på grund av minskad moms, socialavgifter och statlig inkomstskatt, jämfört med motsvarande lönesänkning: 22% åker kollektivt, 61% åker bil. Om priselasticitet med kollektivtrafikresor antas 1000 x 23/28% = 1,61 – 1,96 miljoner kr/år

Resandeökning:
Med en antagen priselasticitet på -0,4 ökar antalet kollektivtrafikresenärer från 14% (140 personer) med 56 personer till 196 personer. Antas en betydlig större priselasticitet (-1,0) ökar antalet kollektivtrafikresenärer till 28% (280 personer).

Kostnad per resenär

Kostnaderna utslagen per resenär (vid -0,4 elasticitet, värden för –1,0 i parentes):
Antalet kollektivtrafikresenärer: 196 personer (280 personer)
Totala skattebortfall, stat: kortsiktigt: 1,85, långsiktigt: 1,61 – 1,96 miljoner kr/år
Totala skattebortfall, kommun: kortsiktigt: 0, långsiktigt: 1,47 miljoner/år
Totalt skattebortfall, sammanslaget: Kortsiktigt: 1,85, långsiktigt: 3,08 – 3,43 miljoner kr/år

Skattebortfall per resenär:
Kortsiktigt: 9 439 kr/år (6 607 kr), långsiktigt: 15 714 – 17 500 kr/år (11 000 kr/år – 12 250 kr/år)

Skattebortfall per tillkommande resenär: (56 personer respektive 140 personer)
Kortsiktigt: 33 035 kr/år (13 214 kr), långsiktigt: 55 000 – 61 250 kr/år (22 000 kr/år – 24 500 kr/år)

Allt annat lika som hos arbetsgivare A:

Total skattebortfall:
Kortsiktig: 1,85, långsikigt: 3,08 – 3,43 miljoner kr/år

Resandeökning:
Med en antagen priselasticitet på -0,4 ökar antalet kollektivtrafikresenärer från 32% (320 personer) med 128 personer till 448 personer. Antas en betydlig större priselasticitet (-1,0) ökar antalet kollektivtrafikresenärer till 64% (640 personer).

Skattebortfall per resenär:
Kortsiktigt: 4 129 kr/år (2 990 kr), långsiktigt: 6 875 – 7 656 kr/år (4 812 – 5 359 kr/år)

Skattebortfall per tillkommande resenär: (128 personer respektive 320 personer)
Kortsiktigt: 14 453 kr/år (5 781 kr), långsiktigt: 24 063 – 26 796 kr/år (9 625 – 10 719 kr/år)

Beräkningarna bygger på flera förenklade antaganden men visar ändå att skattebortfallet per tillkommande resenär är betydande, mellan 20-60 000 kr/år för verksamheter med idag låg andel kollektivtrafikresandet (14%), betydligt lägre (6-27 000 kr/år) för verksamheter med högre befintlig andel kollektivtrafikresenärer (32%).

Diskussion

Åtgärden är mest attraktiv för personer som redan åker kollektivt samt för arbetsgivare som redan har en hög andel kollektivtrafikresenärer bland personalen. Med andra ord är förmånen mest intressant i storstadsregionerna. Beroende på vilka antaganden som görs angående priselasticitet för kollektivtrafikresor och andelen kollektivtrafikresenärer i en verksamhet innebär åtgärden ett skattebortfall på ca. 3000 till 12 000 kr per kollektivtrafikresenär som nyttjar förmånen.

Eftersom förmånen i stor utsträckning kommer att nyttjas av personer som redan åker kollektivt blir dock skattekostnaden (bortfallet) per ***tillkommande*** resenär betydligt högre, från 6 000 kr upp till 60 000 kr beroende på antaganden. I verksamheter med idag låg kollektivtrafiknyttjandet är kostnaden högst.

Ett försiktigt antaget att genomsnittskostnad per tillkommande resenär genom åtgärden blir 20 000 kr. I så fall blir skattebortfallet för att nå en 20% ökning av arbetspendlingen med kollektivtrafiken (ca.100 000 personer) ca. 2 miljarder kronor årligen.

Det effektiva utfallet är dock troligen högre. Åtgärdens effekt är vidare beroende av i vilken utsträckning arbetsgivare (och lönetagarorganisationer) är benägna att införa förmånen snarare än en motsvarande lönehöjning.

- Marknadsvärde, inkl. 6% moms: 500 kr,
- Pris för arbetsgivare, löneavdrag: 472 kr,
- Nettokostnad för kollektivtrafikkortet (bortfall av nettolön): 330 kr (30% skatt) respektive 236 kr (50% skatt).

Kollektivtrafikkort mot bruttolöneavdrag

En annan möjlighet i stället för att tillhandahålla kollektivtrafikkort som en förmån *utöver* lönen är att ge arbetsgivarna möjligheten att tillhandahålla kollektivtrafikkort som bruttolöneavdrag.

Förslag

Ändra inkomstskattelagen så att det blir möjligt för arbetsgivare att tillhandahålla kollektivtrafikkort som bruttolöneavdrag, utan att löntagaren behöver beskatta förmånen.

Två varianter av förslaget är tänkbara: En där arbetsgivaren betalar fulla sociala avgifter för motsvarande summa, en där avdraget är befriat från sociala avgifter. Båda varianter belyses nedan.

Om förslaget ska följa de befintliga principerna om skattefria personalförmåner så måste ett företag som erbjuder kollektivtrafikkort till sin personal ge samma erbjudande till samtliga anställda, oavsett anställning.

En oklar fråga som behöver redas ut ytterligare är på vilket sätt förslaget skulle påverka beräkningen av pensionsavsättningar.

Effekter

För löntagare

Möjligheten är attraktiv för löntagaren eftersom kollektivtrafikresor kan köpas utan moms och med obeskattat lön. Detta minskar den effektiva kostnaden för kollektivtrafikkort med ca. 35-55% beroende på marginalskatten. Eventuella effekter på den pensionsgrundande inkomsten och på tilläggspension beaktas inte här, men behöver undersökas om förslaget ska utredas vidare.

Förmånen är särskilt intressant för personer som idag köper kollektivtrafikkort med skattade medel.

Exempelvis minskar kostnaden för ett kollektivtrafikkort med ett marknadsvärde på 500 kr på följande sätt, räknat utan effekt på pensionsavsättningar:

Jämfört med att köpa kollektivtrafikkortet med skattat lön minskar förslaget kostnaden för kollektivtrafikkortet med 34% (vid 30% inkomstskatt) respektive 53% (50% skatt). Eftersom löntagaren själv väljer om den vill utnyttja löneavdraget eller ej kommer den främst att utnyttjas av personer som redan idag åker kollektivt eller personer för vilka priset har varit ett avgörande hinder för att åka kollektivt.

För arbetsgivare

Om sociala avgifter ska betalas på bruttolöneavdraget så är förmånen kostnadsneutralt för arbetsgivaren, bortsett från ökade administrativa kostnader. Företaget vinner till och med lite eftersom den kan tillgodoräkna sig 6% avdragsgill moms på biljettpriset (5,66% av priset).

Om sociala avgifter inte behöver betalas är vinsten för arbetsgivare större och motsvarar hela beloppet för sociala avgifter samt momsvinsten, för tillfället 32,7% av avdraget samt 5,66% genom momsavdrag.

Exempelvis påverkar ett förmånskort med ett marknadsvärde på 500 kr arbetsgivarens ekonomi på följande sätt:

Med full social avgift:

Bruttolöneavdrag: 500 kr

- Kostnad för arbetsgivaren: 500 kr – 5,66% moms: 472 kr (utan administrationskostnad)
- Till företagets fördel: 28 kr (minus 28% bolagsskatt på ökat vinst om arbetsgivaren är skyldig till bolagsskatt: totalt: 20 kr)
- Arbetsgivareavgift: Samma som för bruttolönen, ingen skillnad.

Befriat av social avgift:

- Kostnad för arbetsgivaren: 500 kr – 5,66% moms: 472 kr (utan administrationskostnad)
- Minskade sociala avgifter: 500 kr x , 32,7%: 163,50 kr
- Till företagets fördel: 191,50 kr (minus 28% bolagsskatt på ökat vinst om arbetsgivaren är skyldig till bolagsskatt: 191,50 – 53,50 = 138 kr)

En stor skillnad jämfört med kollektivtrafikkort som löneförmån är att sannolikt endast en mindre del av löntagarna skulle välja avdragsmöjligheten, vilket påverkar totalkostnaden eller nyttan för företaget påtagligt.

För skatteintäkterna

Den kommunala inkomstskatten för hela bruttolöneavdraget faller bort, ca. 30%. För personer med inkomst över brytpunkten tillkommer bortfallet av statlig inkomstskatt, 20%.

Vidare leder förslaget till ett bortfall av momsintäkter motsvarande 5,66% av biljettens marknadsvärde.

Om sociala avgifter inte behöver betalas minskar statens intäkter vidare med 32,7% jämfört med om beloppet hade tagits ut som lön. Eftersom avdraget leder till en motsvarande ökning av arbetsgivarens resultat ökar samtidigt bolagsskatten med 28% av de sociala avgifter, motsvarande 9,16% av avdraget. För verksamheter som inte betalar bolagsskatt blir därmed skattebortfallet 32,7%, för verksamheter med bolagsskatt blir skattebortfallet 23,5%.

Sammanlagt blir skattebortfalletet, i procent av bruttolöneavdraget:

För kommunen:

- Ca. 30%

För staten, om sociala avgifter betalas:

- 5,56 % för inkomster under brytpunkten (momsförlust), 25,56 % för inkomster över brytpunkten för statlig skatt.

För staten, om sociala avgifter inte betalas, :

- För inkomster under brytpunkten i verksamhet utan bolagsskatt: 38,4%
- För inkomster över brytpunkten i verksamhet utan bolagsskatt: 58,4%

- Bortfall kommunal inkomstskatt, 30%: 150 kr
- Bortfall statlig inkomstskatt, för inkomster över skiktgränsen: 30%: 100 kr
- Borfall momsintäkter, 5,66%: 28 kr
    - För inkomster under brytpunkten i verksamhet med bolagsskatt: 29,2%
    - För inkomster över brytpunkten i verksamhet med bolagsskatt: 49,2%

Om sociala avgifter för avdragsbeloppet inte behöver betalas tillkommer:

- För verksamheter utan bolagsskatt, bortfall sociala avgifter: 32,7%, 164 kr
- För verksamheter med bolagsskatt, bortfall soc.avgifter, ökat bolagsskatt, totalt 23,5%: 118 kr

Exemplvis påverkar att förmånsbilen med ett fiktivt nettovärde på 500 kr skatteintäkterna med:

Skattebortfallet för kommunen blir i det fallet alltid 150 kr, för staten varierar skattebortfallet mellan 28 kr och 128 kr beroende på inkomsten om sociala avgifter betalas och mellan 146 kr för inkomster under skiktgränsen och med bolagsskatt och 292 kr för inkomster över skiktgränsen i verksamheter utan bolagsskatt.

En stor skillnad jämfört med kollektivtrafikkort som löneförmån är att sannolikt endast en mindre del av löntagarna skulle välja avdragsmöjligheten, vilket påverkar skattebortfallet påtagligt.

För kollektivtrafikresandet

Förslaget innebär en kostnadsminskning mellan 34-53% av biljettpriset och borde därmed öka efterfrågan för kollektivtrafikkort. Det är troligt att majoriteten av personer som skulle välja möjligheten till löneavdrag för kollektivtrafikkort redan innan åkte kollektiv men att avdraget gör deras resa billigare. Även en viss överflyttning från gång- och cykeltrafik kan förväntas.

För att uppskatta hur förmånen skulle påverka andelen av resor med kollektivtrafik bland arbetsresorna utgås här från en priselasticitet på –0,4 och en korspriselasticitet på 0,2 mellan kollektivtrafik och bilresor.

Med en priselasticitet på -0,4 innebär en kostnadssänkning av kollektivtrafikresorna med 34% att resandet ökar med ca. 14%, med en kostnadssänkning på 53% blir ökningen 21%.

Kostnad för varje ny kollektivtrafikresenär

För att illustrera kostnadseffekten av förslaget beräknas effekten nedan för en fiktiv arbetsgivare med 1 000 anställda var. Båda ger samtliga medarbetare möjlighet till att välja kollektvtrafikkort motsvarande en årskostnad på 7 000 kr (583 kr/månad) som bruttolöneavdrag.

Hos exempelarbetsgivaren A motsvarar resemönstret svenskt genomsnitt, dvs. 14% åker idag kollektivt, 61% åker bil.

Som priselasticitet för kollektivtrafikresor antas 0,4. 30% av de anställda antas ha en inkomst över brytpunkten för statlig skatt. Med dessa antaganden leder bruttolöneavdraget till en ökning av kollektivtrafiknyttjandet med 16,1%.

Kollektivtrafikresandet ökar då tack vare avdragsmöjligheten från 14% (140 personer) med 23 personer till 163 personer. Antas en betydlig större priselasticitet (-1,0) ökar antalet kollektivtrafikresenärer med 56 till 196 personer. Värdena för den större priselasticiteten anges i parentes.

Endast dessa personer antas göra bruttolöneavdraget. Eftersom endast personer som åker kollektivt antas göra bruttolöneavdraget blir kostnaden per resenär respektive kostnaden per tillkommande resenär konstant även för arbetsplatser med större andel kollektivtrafikresenärer. Därför visas här endast ett exempel på verksamhet.

Arbetsgivare A, 14% kollektivtrafikresande idag, 1000 anställda

Vinst för arbetsgivaren, sociala avgifter betalas
Momsvinst: 163 x7 000 kr x 5,66%: ca. 65 000 kr/år (78 000 kr/år)

Vinst för arbetsgivaren, sociala avgifter betalas inte, tillkommande
Minskade sociala avgifter: 163 x 7000 kr x 32.7%: ca. 373 000 kr/år (449 000 kr/år)
Eventuell bolagsskatt (28%) avgår från ovanstående belopp.

Skattebortfall för boendekommunen,:
Räknat med 30% skatt: 163 x 7 000 kr x 30%: ca. 342 000 kr (412 000 kr)

Skattebortfall för staten, sociala avgifter betalas
Bortfall moms, 163 x7 000 kr x 5,66%: ca. 65 000 kr/år (78 000 kr/år)

För löner över brytpunkt för statlig skatt (här antagen 30% av löntagarna):
Bortfall statlig inkomstskatt, 20%: 163 x 30% x 7 000 kr x 20%: 68 000 kr/år (82 320 kr)

Skattebortfall för staten, sociala avgifter betalas inte, tillkommande
För verksamheter utan bolagsskatt: 32,7%: 163 x 7000 kr x 32,7%: 373 000 kr (449 000 kr)
För verksamheter utan bolagsskatt: 23,5%: 1000 x 7000 kr x 23,5%: 268 135 kr (322 000 kr)

Kostnad per resenär

Antalet kollektivtrafikresenärer: 163 personer (196 personer)

Skattebortfall totalt:
Om sociala avgifter betalas på avdraget: 475 000 kr (571 000 kr)
Om sociala avgifter inte betalas: 848 000 kr för verksamheter utan bolagsskatt, 743 000 för verksamheter med bolagsskatt (1,02 miljoner kr/ 0,89 miljoner kr.)

Skattebortfall per resenär:
Om sociala avgifter betalas på avdraget: 2 914 kr/år
Om sociala avgifter inte betalas: 5 202 kr/år för verksamheter utan bolagsskatt, 4 558 kr/år för verksamheter med bolagsskatt

Skattebortfall per tillkommande resenär: (23 personer respektive 56 personer vid kostnadselasticitet –1,0)
Om sociala avgifter betalas på avdraget: 20 652 kr/år (10 196 kr)
Om sociala avgifter inte betalas: 36 870 kr/år för verksamheter utan bolagsskatt, 32 304 kr/år för verksamheter med bolagsskatt (18 214 kr/ 15 893 kr)

Diskussion

Åtgärden är mest attraktiv för personer som redan åker kollektivt. Om sociala avgifter inte behöver betalas på avdraget är åtgärden även attraktiv för arbetsgivare, annars är den i stort sett kostnadsneutral om ökade administrativa kostnader vägs in.

Med andra ord är förmånen mest intressant i regioner som redan har hög kollektivtrafiknyttjande, till exempel storstadsregionerna. Beroende på vilka antaganden som görs angående priselasticitet för kollektivtrafikresor och andelen kollektivtrafikresenärer i en verksamhet innebär åtgärden ett årlig skattebortfall på ca. 3000 till 5 200 kr per kollektivtrafikresenär som nyttjar förmånen.

Eftersom förmånen i stor utsträckning kommer att nyttjas av personer som redan åker kollektivt blir dock skattekostnaden (bortfallet) per ***tillkommande*** resenär betydligt högre, från 20 000 kr upp till 36 000 kr beroende på antaganden och om arbetsgivaren får dra av sociala avgifter. Antas en större kostnadselasticitet än –0,4 minskar kostnaden proportionellt.

Jämfört med en generell skattefri förmån (första förslaget) skiljer sig löneavdragsmodellen genom att kostnaden per resenär och per tillkommande resenär inte beror på hur stor kollektivtrafiknyttjandet i verksamheten redan är. Detta beror på att avdraget endast kommer att göras av personer som verkligen åker kollektivt och inte av hela personalen.

Ett försiktigt antaget av en genomsnittskostnad per tillkommande resenär på 15 000 kr blir skattebortfallet för att nå en ökning av kollektivtrafikpendlare med 100 000 personer (ca. 20% ökning) ca. 1,5 miljarder kronor årligen. Hur benägna arbetsgivare är att införa åtgärden beror främst på om sociala avgifter behöver betalas för löneavdragen. Slipper arbetsgivaren sociala avgiften har den ett egenintresse av att marknadsföra löneavdraget gentemot personalen.

Med hänsyn till att förslaget är kostnadsneutral eller gynnsamt för många företag är det troligt att många skulle erbjuda den. Förslaget är dock mest intressant för personer som redan åker kollektivt, så det är troligt att endast en bråkdel av löntagarna skulle välja att utnyttja förmånen. Störst utnyttjandet kan förväntas i områden med god kollektivtrafikutbud och redan hög kollektivtrafiknytjandet, främst i storstadsregionerna.

Slutdiskussion: Reseavdrag och förmånskort

Både de föreslagna förändringarna av reseavdragssystemet och möjligheten till förmånskort ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Effekten av styrmedlem är dock olika, eftersom de har tyngdpunkten på olika målgrupper. Vidare skilje sig kostnaden för staten och kommuner tydligt: Ändringar i reseavdragssystemet kan genomföras kostnadsneutralt eller med lägre skattebortfall än dagens system. Att helt eller devis befria kollektivtrafikkort från förmånsbeskattning medför däremot alltid ett skattebortfall för kommuner och delvis staten.

Reseavdrag.

De föreslagna varianter av förändringar av reseavdraget medför alla att ***bilpendling*** totalt sett ***blir dyrare*** för en del eller samtliga pendlare som idag gör avdrag. Däremot innebär endast förslaget med ett rent avståndsbaserat reseavdragssystem att kollektivtrafikresor blir billigare jämfört med idag, i alla fall om inte det nedre gränsbeloppet sänks.

På grund av det nedre gränsbeloppet på 8 000 kr nyttjas reseavdraget främst av personer som bor från 2-10 mil från sitt arbete. Den övre gränsen är valt utifrån en accepterad tidsåtgång för arbetpendling på högst 1-1,5 timmar per väg. Det innebär att det är ***främst invånare i kranskommuner till storstäder och pendlingskommuner*** som nyttjar reseavdraget och som skulle beröras av eventuella förändringar. Ändras inte det nedre gränsbeloppet så gäller samma resonemang även för samtliga ändringsförslag. Förslagen berör därmed inte arbetspendlare i de mer centrala delar av storstadsregionerna.

Förmånsbeskatting

Om möjligheten införs att arbetsgivaren tillhandahåller hel- eller delvis förmånsskattefria kollektivtrafikkort finns inget nedre gränsbelopp och samtliga pendlare som har möjlighet till kollektivtrafiks skulle kunna utnyttja den. Det är troligt att det främst skulle bli arbetsgivare i regioner med god kollektivtrafik och billiga kollektivtrafikkort som skulle införa förmånen. Särskilt om förmånen helt betalas av arbetsgivaren och inte hanteras som ett bruttolöneavdrag har arbetsgivare dessutom ett (kortskiktigt) intresse att förmånen inte blir för dyr. Dessa två aspekter talar för att styrmedlet främst skulle nyttjas i storstadsregionern där kollektivtrafiken både är väl utbyggd och prisvärt. Förslaget med bruttolöneavdrag är i det avseende något mer flexibel, eftersom det är löntagaren själv som bestämmer till vilket belopp avdragsmöjligheten ska utnyttjas. Eftersom möjligheten även i stor utsträckning skulle nyttjas av personer som redan idag åker kollektivt blir skattebortfallet per tillkommande kollektivtrafikresenär relativt hög.

Kombinera?

Det finns säkert fall där de två förslagsområden skulle överlappa om nya styrmedel ska införas, och eventuella regeländringar måsta ta hänsyn till att undvika dubbla avragsmöjligheter. Men för majoriteten av fall är förändringar av reseavdragssystemet och förmångsbeskattningssystemet frågor som kan behandlas var för sig eller som införs som kombinerat paket för att stödja kollektivtrafiken både för långväga och kortväga arbetspendling. Ett åtgärdspaket som kombinerar förändringar i reseavdragssystemet och möjligheten till mer gynnsamma förmånsbeskattninsregler för kollektivtrafikkort skulle kunna utformas kostnadsneutralt så att det minskade skattebortfallet från reseavdragen finansierar skattebortfallet från förmånsskatten.

Omfördelningseffekten av en sådan kombination av åtgärder skulle vara att köpkraft (i form av disponibel inkomst) förskjuts från förorts- och pendlingskommuner mer till centrala lägen och storstadskommunerna.

Okä priset för bilresor eller stödja kollektivtrafiken?

Forskning om hur människor uppfattar utgifter visar att vi reagerar starkare på en kostnadshöjning än en kostnadssänkning. Dvs. en kostnadshöjning har en starkare efterfrågedämpande effekt än vad en kostnadssänkning leder till ökad efterfråga. *Litman*[38] anger en faktor 2,25 mellan effekten för prishöjningar och kostnadssänkningar i transportområdet. Detta innebär att det sannolikt ger större effekt att fördyra bilpendling, t.ex. genom förändringar i reseavdragsreglerna eller höjd bränslepris, än att sänka kollektivtrafikresan pris med motsvarande belopp. Därför har sannolikt förändringar av reseavdraget som ökar kostnaderna för bilpendling en större styreffekt än sänkta respriser på kollektivtrafiken.

Slutsatser

Denna rapport visar att det finns goda möjligheter att främja kollektivtrafikresandet genom att se över skattelagstiftningen för arbetsresor och löneförmåner. Rätt utformat kan förändringarna vara kostnadsneutrala eller till och med öka skatteintäkterna.

Kombinerat med en förbättrat kvalitet av kollektivtrafikinfrastrukturen, komforten, tillförlitligheten och turtätheten kan de bli till en viktig pusselbit för att uppnå målet av en fördubblat kollektivtrafikandel till 2020.

[38] Litman, Todd, 2006:1: Transportation Elasticities – How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour. Victoria Transport Policy Institute, Victoria (Can), www.vtpi.org

Bilaga 1: Reseavdrag idag

Aktuella regler

Enligt: 12 kap. 26§ inkomstskattelagen (1999:1229)

Skatteavdrag för arbetsresor får göras om kriterierna nedan uppfylls:

(inkomstår 2008)

För kollektivtrafikresor

- Avståndet mellan bostad och arbetsplatsen är minst två kilometer.
- Avdraget är baserat på de verkliga utgifterna för resorna (biljettkostnader), minus 8000 kr
- Avdrag medges endast för kostnaderna för det billigaste färdsättet för resan.

För resor med egen bil

- Avståndet mellan bostad och arbetsplatsen är minst fem kilometer.
- Resenären tjänar regelmässigt **minst** två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresan, jämfört med att åka kollektivt (eller om det inte finns kollektivtrafik).
- Om bilen används i tjänsten minst 60 dagar under året och körs minst 300 mil i tjänsten får avdrag för arbetsresor göras för de dagar som bilen använts i tjänsten (även om de första två punkterna inte uppfylls)
- Om bilen används i tjänsten minst 160 dagar under året och körs minst 300 mil i tjänsten får avdrag göras för alla dagar som bilen använts för resor till och från arbetet.
- Avdraget är avståndsbaserat, 18,50 kr/mil gånger ressträckan, minus 8000 kr
- Avdrag får göras för de faktiska utgifterna för väg-, bro- eller färjeavgifter samt trängselskatt

För resor med förmånsbil (egen, närståendes eller sambos)

- Avståndet mellan bostad och arbetsplatsen är minst fem kilometer.
- Resenären tjänar regelmässigt minst två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresan, jämfört med att åka kollektivt (eller om det inte finns kollektivtrafik).
- Om bilen används i tjänsten minst 60 dagar under året och körs minst 300 mil i tjänsten får avdrag för arbetsresor göras för de dagar som bilen använts i tjänsten (även om ovanståndens krav inte uppfylls)
- Om bilen används i tjänsten minst 160 dagar under året och körs minst 300 mil i tjänsten får avdrag göras för alla dagar som bilen använts för resor till och från arbetet.
- Avdraget är avståndsbaserat, 6,50 kr/mil för en dieseldriven bil, 9,50 kr för en bil som drivs med andra bränslen, minus 8000 kr (inkomstår 2008).
- Avdrag får göras för de faktiska utgifter för väg-, bro- eller färjeavgifter, men inte för trängselskatt

Bilaga 2: Kostnader för pendelkort

Uppgifter från respektive trafikhuvudmans hemsida, hösten 2008.

Tabell 9: Exempel på kostnader för månadskort hos olika kollektivtrafikbolag i Sverige, hösten 2008.

Region, trafikhuvudman	**Kort**	**Per månad**	**Per år, 12 månader**
Skåne, Skånetrafiken	Skånekortet, hela Skåne	990 kr	11 880 kr
Norrbotten, Länstrafiken i Norrbotten	Hela länet inkl. tätortstrafik	1 935 kr	23 220 kr
Kronoberg	Länskortet med tåg	1 050 kr	9 975 kr (årskort)
Blekinge, Blekingetrafiken	Blekingekort, hela Blekinge (+Kalmar: +400 kr)	900 kr (1 400 kr inkl. Kalmar)	10 800 kr (16 800 kr)
Dalarna, Dalatrafiken	Länskort	1 000 kr	12 000 kr
Jämtland, Länstrafiken	Länskort	930 kr	11 160 kr
Uppland, Upplands Lokaltrafik	Hela länet plus angränsande	1 260 kr	15 120 kr
Västra Götaland, Västtrafik	Regionen runt, hela länet	1 350 kr	16 200 kr
Gävleborg, X-trafik	Hela regionen	1 100 kr	13 200 kr
Östgötatrafiken	Hela länet	880 kr	8 800 kr (årskort)
Halland, Hallandstrafiken	Hela länet, tågkort	1 150 kr (1 840 kr inkl. Göteborg)	13 800 kr (22 080 kr inkl. Göteborg)
Stockholms län, SL	Hela SL-nätet	690 kr	7 280 kr (årskort)

Bilaga 3: Fallexempel på effekten av ett förändrat reseavdragssystem

1: Nuvarande system

Tabell 10: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för kollektivtrafikresor med månadskort vid 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år.

Pris månadskort	Årskostnad, 11 månader	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
500 kr	5 500 kr	-	-	5 500 kr
700 kr	7 700 kr	-	-	7 700 kr
900 kr	9 900 kr	570 kr/ 950 kr	6% / 10%	9 330 kr/ 8950 kr
1 100 kr	12 100 kr	1 230 kr/ 2 050 kr	10% / 17%	10 870 kr/ 10 050 kr
1 300 kr	14 300 kr	1 890 kr/ 3 150 kr	13% / 22%	12 410 kr/ 11 150 kr
1 500 kr	16 500 kr	2 550 kr/ 4 250 kr	15%/ 26%	13 950 kr/ 12 250 kr
1 700 kr	18 700 kr	3 210 kr/ 5 350 kr	17%/ 29%	15 490 kr/ 13 350 kr
1 900 kr	20 900 kr	3 870 kr/ 6 450 kr	19%/ 31%	17 030 kr/ 14 450 kr

Tabell 11: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 18,50 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 220 resdagar per år.

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	8 140 kr	42 kr/ 70 kr	1%/ 1%	8 098 kr/ 8 070 kr
1,5	12 210 kr	1 263 kr/ 2 105 kr	10%/ 17%	10 947 kr/ 10 105 kr
2	16 280 kr	2 484 kr/ 4 140 kr	15%/ 25%	13 796 kr/ 12 140 kr
3	24 420 kr	4 926 kr/ 8 210 kr	20%/ 34%	19 496 kr/ 16 210 kr
4	32 560 kr	7 368 kr/ 12 280 kr	23%/ 38%	25 192 kr/ 20 280 kr
5	40 700 kr	9 810 kr/ 16 350 kr	24%/ 40%	30 890 kr/ 24 350 kr
7	56 980 kr	14 694 kr/ 24 490 kr	36%/ 43%	42 286 kr/ 32 490 kr

Tabell 12: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 10 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år.

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	4 400 kr	42 kr/ 70 kr	1%/ 2%	4 358 kr/ 4 330 kr
1,5	6 600 kr	1 263 kr/ 2 105 kr	19%/ 32%	5 337 kr/ 4 495 kr
2	8 800 kr	2 484 kr/ 4 140 kr	28%/ 47%	6 316 kr/ 4 660 kr
3	13 200 kr	4 926 kr/ 8 210 kr	37%/ 62%	8 274 kr/ 4 990 kr
4	17 600 kr	7 368 kr/ 12 280 kr	42%/ 70%	10 232 kr/ 5 320 kr
5	22 000 kr	9 810 kr/ 16 350 kr	45%/ 74%	12 190 kr/ 5 650 kr
7	30 800 kr	14 694 kr/ 24 490 kr	48%/ 80%	16 106 kr/ 6 310 kr

2: Som idag, men med större redovisningskrav/uppföljning

Tabell 13: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för kollektivtrafikresor med månadskort vid 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år. **Ingen förändring jämfört med idag.**

Pris månadskort	Årskostnad, 11 månader	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
500 kr	5 500 kr	-	-	5 500 kr
700 kr	7 700 kr	-	-	7 700 kr
900 kr	9 900 kr	570 kr/ 950 kr	6% / 10%	9 330 kr/ 8950 kr
1 100 kr	12 100 kr	1 230 kr/ 2 050 kr	10% / 17%	10 870 kr/ 10 050 kr
1 300 kr	14 300 kr	1 890 kr/ 3 150 kr	13% / 22%	12 410 kr/ 11 150 kr
1 500 kr	16 500 kr	2 550 kr/ 4 250 kr	15%/ 26%	13 950 kr/ 12 250 kr
1 700 kr	18 700 kr	3 210 kr/ 5 350 kr	17%/ 29%	15 490 kr/ 13 350 kr
1 900 kr	20 900 kr	3 870 kr/ 6 450 kr	19%/ 31%	17 030 kr/ 14 450 kr

Tabell 14: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 18,50 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 220 resdagar per år **om tidsvinstkravet inte uppfylls. Ingen ngen förändring jämfört med tabell 11 om tidsvinstkravet uppfylls.**

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	8 140 kr	0	0	8 140 kr
1,5	12 210 kr	0	0	12 210 kr
2	16 280 kr	0	0	16 280 kr
3	24 420 kr	0	0	24 420 kr
4	32 560 kr	0	0	32 560 kr
5	40 700 kr	0	0	40 700 kr
7	56 980 kr	0	0	56 980 kr

Tabell 15: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 10 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 220 resdagar per år **om tidsvinstkravet inte uppfylls. Ingen ngen förändring jämfört med tabell 12 om tidsvinstkravet uppfylls.**

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	4 400 kr	0	0	4 400 kr
1,5	6 600 kr	0	0	6 600 kr
2	8 800 kr	0	0	8 800 kr
3	13 200 kr	0	0	13 200 kr
4	17 600 kr	0	0	17 600 kr
5	22 000 kr	0	0	22 000 kr
7	30 800 kr	0	0	30 800 kr

Fallexempel

Effekten av förslaget illustreras på ett mer konkret fallexempel

Förutsättningar: Boende i Vallda, Kungsbacka kommun, arbetspendling till Lindholmen Science Park, Göteborg. 220 arbetsdagar/år. Antagen marginalkostnad för bilresa: 18,5 kr/mil

Bil:

- Körsträcka med bil: 36,3 km enkel väg,
- Körtid enligt ruttplanerare: 33 minuter (räknar inte in rusningstrafik och parkering).
- Totalt 1597 mil/år.
- Tidsvinsten underskrider två timmar per dag, ingen reseavdrag för bilresor medges.
- Nettokostnad för arbetsresan): 29 548 kr
- Totalt reseavdrag för bilresa: 0 kr.
- Effektiv reskostnad per år: 29 548 kr
- Med reseavdrag: 22 553 kr vid 32% skatt, 18 343 vid 52% skatt

Kollektivtrafik:

- Restid med buss och tåg, från Vallda kyrka: 1:02 timmar. (inte inräknad restid till och från hållplatsen).
- Kostnad månadskort: Göteborg ++ som täcker hela resan: 955 kr/månad, 11 månader:
- Nettokostnad för arbetsresan: 10 505 kr
- Total reseavdrag: 10 505 kr – 8 000 kr = 2 505 kr.
- Skatteeffekt vid 32% skatt: 802 kr
- Skatteeffekt vi 52% marginalskatt: 1 303 kr
- Effektiv reskostnad per år, avdrag i % av den totala reskostnaden:
- Vid 32% skatt: 9 703 kr, 8 % avdrag
- Vid 52% skatt: 9 202 kr, 12% avdrag

Tabell 16: Prisskillnaden för arbetsresan med bil eller kollektivtrafik med eller utan förslaget

	Med full reseavdrag		Inget avdrag	
	32% skatt	52% skatt	32% skatt	52% skatt
Effektiv reskostnad bil	22 553 kr	18 343 kr	29 548 kr	29 548 kr
Reskostnad kollektivtrafik	9 703 kr	9 202 kr	9 703 kr	9 202 kr
Prisskillnad i kr	12 850 kr	9 141 kr	19 845 kr	20 346 kr
Kostand bilresa i förhållandet till kollektivtrafik	232%	199%	305%	321%

Jämfört med att kunna göra full reseavdrag för bilresan förändras prisskillnaden mellan att resa med bil eller kollektivt kraftigt. Med reseavdraget är det ca. dubbelt så dyrt att pendla med bil jämfört med kollektivtrafik, med den föreslagna ändringen ca. tredubbelt så dyrt.

3: Takbelopp motsvarande kollektivtrafikkostnad

Här utgås ifrån ett avdrag på 18,50 kr/mil för bilresor, dock högst upp till kostnaden för motsvarande kollektivtrafikresa.

Tabell 17: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för kollektivtrafikresor med månadskort vid 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år. **Ingen förändring jämfört med idag. (Om inte gränsbeloppet sänks)**

Pris månadskort	Årskostnad, 11 månader	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
500 kr	5 500 kr	-	-	5 500 kr
700 kr	7 700 kr	-	-	7 700 kr
900 kr	9 900 kr	570 kr/ 950 kr	6% / 10%	9 330 kr/ 8950 kr
1 100 kr	12 100 kr	1 230 kr/ 2 050 kr	10% / 17%	10 870 kr/ 10 050 kr
1 300 kr	14 300 kr	1 890 kr/ 3 150 kr	13% / 22%	12 410 kr/ 11 150 kr
1 500 kr	16 500 kr	2 550 kr/ 4 250 kr	15%/ 26%	13 950 kr/ 12 250 kr
1 700 kr	18 700 kr	3 210 kr/ 5 350 kr	17%/ 29%	15 490 kr/ 13 350 kr
1 900 kr	20 900 kr	3 870 kr/ 6 450 kr	19%/ 31%	17 030 kr/ 14 450 kr

Tabell 18: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv **marginalkostnad på 18,50 kr per mil** och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 220 resdagar per år. **Takbeloppet styrs av priset för kollektivtrafiken i det enskilda fallet. Som takbelopp antas här 700 kr/månad för resor upp till två mil, 900 kr/månad för resor upp till 4 mil och 1 500 kr/mån för resor över 4 mil. Nedre gränsbelopp 8 000 kr, 18,50 kr/mil avdrag upp till gränsbeloppet). Räknat på 11 resmånader/år**

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar (takbelopp)	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	8 140 kr (7 700 kr)	0	0	8 140 kr
1,5	12 210 kr (7 700 kr)	0	0	12 210 kr
2	16 280 kr (7 700 kr)	0	0	16 280 kr
3	24 420 kr (9 900 kr)	570 kr/ 950 kr	2%/ 4%	23 850 kr/ 23 470 kr
4	32 560 kr (9 900 kr)	570 kr/ 950 kr	2%/ 3%	31 990 kr/ 31 610 kr
5	40 700 kr (16 500 kr)	2 550 kr/ 4 250 kr	6%/ 10 %	38 150 kr/ 36 450 kr
7	56 980 kr (16 500 kr)	2 550 kr/ 4 250 kr	4%/ 7%	54 430 kr/ 52 730 kr

Tabell 19: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv **marginalkostnad på 10 kr per mil** och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år. **Takbeloppet styrs av priset för kollektivtrafiken i det enskilda fallet. Som takbelopp antas här 700 kr/månad för resor upp till två mil, 900 kr/månad för resor upp till 4 mil och 1 500 kr/mån för resor över 4 mil. Gränsbelopp 8 000 kr, 18,50 kr/mil avdrag upp till gränsbeloppet). Räknat på 11 resmånader/år**

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar (takbelopp)	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	4 400 kr (7 700 kr)	0	0	4 400 kr
1,5	6 600 kr (7 700 kr)	0	0	6 600 kr
2	8 800 kr (7 700 kr)	0	0	8 800 kr
3	13 200 kr (9 900 kr)	570 kr/ 950 kr	4%/ 7%	12 630 kr/ 12 250 kr
4	17 600 kr (9 900 kr)	570 kr/ 950 kr	3%/ 5%	17 030 kr/ 16 650 kr
5	22 000 kr (16 500 kr)	2 550 kr/ 4 250 kr	12%/ 19%	19 450 kr/ 17 750 kr
7	30 800 kr (16 500 kr)	2 550 kr/ 4 250 kr	8%/ 14%	28 250 kr/ 26 550 kr

Fallexempel

Effekten av förslaget illustreras på ett mer konkret fallexempel

Förutsättningar: Boende i Vallda, Kungsbacka kommun, arbetspendling till Lindholmen Science Park, Göteborg. 220 arbetsdagar/år. Antagen marginalkostnad för bilresa: 18,5 kr/mil

Bil:

- Körsträcka med bil: 36,3 km enkel väg,
- Körtid enligt ruttplanerare: 33 minuter (räknar inte in rusningstrafik och parkering).
- Totalt 1597 mil/år.
- Tidsvinsten underskrider två timmar per dag, ingen reseavdrag för bilresor medges.
- Nettokostnad för arbetsresan): 29 548 kr
- Totalt reseavdrag för bilresa (vid bibehållet gränsbelopp, pris kollektivtrafikkort): 10 505 kr. – 8 000 kr = 2 505 kr
- Skatteeffekt vid 32% skatt: 802 kr
- Skatteeffekt vi 52% marginalskatt: 1 303 kr
- Effektiv reskostnad per år, avdrag i % av den totala reskostnaden:
- Vid 32% skatt: 28 756 kr, 3 % avdrag
- Vid 52% skatt: 28 245 kr, 4% avdrag

Kollektivtrafik:

- Restid med buss och tåg, från Vallda kyrka: 1:02 timmar. (inte inräknad restid till och från hållplatsen).
- Kostnad månadskort: Göteborg ++ som täcker hela resan: 955 kr/månad, 11 månader:
- Nettokostnad för arbetsresan: 10 505 kr
- Total reseavdrag: 10 505 kr – 8 000 kr = 2 505 kr.
- Skatteeffekt vid 32% skatt: 802 kr
- Skatteeffekt vi 52% marginalskatt: 1 303 kr
- Effektiv reskostnad per år, avdrag i % av den totala reskostnaden:
- Vid 32% skatt: 9 703 kr, 8 % avdrag
- Vid 52% skatt: 9 202 kr, 12 % avdrag

Tabell 20: Prisskillnaden för arbetsresan med bil eller kollektivtrafik med eller utan förslaget

	Med full reseavdrag, som idag		Med förslaget ovan, takbelopp	
	32% skatt	52% skatt	32% skatt	52% skatt
Effektiv reskostnad bil	22 553 kr	18 343 kr	28 756 kr	28 245 kr
Effektiv reskostnad kollektivtrafik	9 703 kr	9 202 kr	9 703 kr	9 202 kr
Prisskillnad i kr	12 850 kr	9 141 kr	19 053 kr	19 043 kr
Kostand bilresa i förhållandet till kollektivtrafik	232%	199%	296%	307%

Jämfört med att kunna göra full reseavdrag för bilresan förändras prisskillnaden mellan att resa med bil eller kollektivt kraftigt, om än mindre än om inget avdrag medges alls. Skillnaden blir större ju längre ressträckan är.

4: Avståndsbaserat avdrag

Här utgås från ett reseavdrag på 10 kr/mil oavsett färdsätt, samt ett nedre gränsbelopp på 8 000 kr.

Tabell 21: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för kollektivtrafikresor med månadskort vid 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år. För olika resavstånd har olika kostnader för måndadskort uppskattats.

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad (antagen kostnad för månadskort)	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	5 500 kr (500 kr)	0	0	5 500 kr
1,5	7 700 kr (700 kr)	0	0	7 700 kr
2	7 700 kr (700 kr)	240 kr/ 400 kr	3%/ 5%	7 460 kr/ 7 300kr
3	9 900 kr (900 kr)	1 560 kr/ 2 600 kr	16%/ 26%	8 340 kr/ 7 300 kr
4	9 900 kr (900 kr)	2 880 kr/ 4 800 kr	29%/ 48%	7 020 kr/ 5 100 kr
5	16 500 kr (1 500 kr)	4 200 kr/ 7 000 kr	25%/ 42%	12 300 kr/ 9 500 kr
7	16 500 kr (1 500 kr)	6 840 kr/ 11 400 kr	41%/ 69%	9 660 kr/ 5 100 kr

Tabell 22: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 18,50 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 220 resdagar per år. **Reseavdrag: 10 kr/mil, nedre gränsbelopp 8000 kr.**

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	8 140 kr	0	0	8 140 kr
1,5	12 210 kr	0	0	12 210 kr
2	16 280 kr	240 kr/ 400 kr	1%/ 2%	16 040 kr/ 15 880 kr
3	24 420 kr	1 560 kr/ 2 600 kr	6%/ 11%	22 860 kr/ 21 820 kr
4	32 560 kr	2 880 kr/ 4 800 kr	9%/ 15%	29 680 kr/ 27 760 kr
5	40 700 kr	4 200 kr/ 7 000 kr	10%/ 17%	36 500 kr/ 33 700 kr
7	56 980 kr	6 840 kr/ 11 400 kr	12%/ 20%	50 140 kr/ 45 580 kr

Tabell 23: Effekten av reseavdraget på reskostnaden för resor med bil vid en effektiv marginalkostnad på 10 kr per mil och 30 respektive 50% marginalskatt, beräknat på 11 resmånader per år. **Reseavdrag: 10 kr/mil, nedre gränsbelopp 8000 kr.**

Avstånd, enkel väg, mil	Årskostnad, 220 resdagar (takbelopp)	Skatteeffekt av reseavdrag, i kr (30%/50% marginalskatt)	Kostnadsminskning i % av reskostnaden (30%/50% marginalskatt)	Totalkostnad per år (30%/50% marginalskatt)
1	4 400 kr	0	0	4 400 kr
1,5	6 600 kr	0	0	6 600 kr
2	8 800 kr	240 kr/ 400 kr	3%/ 5%	8 560 kr/ 8 400 kr
3	13 200 kr	1 560 kr/ 2 600 kr	12%/ 20%	11 640 kr/ 10 600 kr
4	17 600 kr	2 880 kr/ 4 800 kr	16%/ 27%	14 720 kr/ 12 800 kr
5	22 000 kr	4 200 kr/ 7 000 kr	19%/ 32%	17 800 kr/ 15 000 kr
7	30 800 kr	6 840 kr/ 11 400 kr	22%/ 37%	23 960 kr/ 19 400 kr

Fallexempel

Effekten av förslaget illustreras på ett mer konkret fallexempel

Förutsättningar: Boende i Vallda, Kungsbacka kommun, arbetspendling till Lindholmen Science Park, Göteborg. 220 arbetsdagar/år. Antagen marginalkostnad för bilresa: 18,5 kr/mil

Bil:

- Körsträcka med bil: 36,3 km enkel väg,
- Körtid enligt ruttplanerare: 33 minuter (räknar inte in rusningstrafik och parkering).
- Totalt 1597 mil/år.
- Tidsvinsten underskrider två timmar per dag, ingen reseavdrag för bilresor medges.
- Nettokostnad för arbetsresan): 29 548 kr
- Totalt reseavdrag för bilresa (vid bibehållet gränsbelopp, 10 kr/mil): 15 970 kr. – 8 000 kr = 7 970 kr
- Skatteeffekt vid 32% skatt: 2 550 kr
- Skatteeffekt vi 52% marginalskatt: 4 144 kr
- Effektiv reskostnad per år, avdrag i % av den totala reskostnaden:
- Vid 32% skatt: 26 998 kr, 9 % avdrag
- Vid 52% skatt: 25 404 kr, 14% avdrag

Kollektivtrafik:

- Restid med buss och tåg, från Vallda kyrka: 1:02 timmar. (inte inräknad restid till och från hållplatsen).
- Kostnad månadskort: Göteborg ++ som täcker hela resan: 955 kr/månad, 11 månader:
- Nettokostnad för arbetsresan: 10 505 kr
- Totalt reseavdrag för resan (vid bibehållet gränsbelopp, 10 kr/mil): 15 970 kr. – 8 000 kr = 7 970 kr
- Skatteeffekt vid 32% skatt: 2 550 kr
- Skatteeffekt vi 52% marginalskatt: 4 144 kr
- Effektiv reskostnad per år, avdrag i % av den totala reskostnaden:
- Vid 32% skatt: 7 955 kr, 24 % avdrag
- Vid 52% skatt: 6 361 kr, 39 % avdrag

Tabell 24: Prisskillnaden för arbetsresan med bil eller kollektivtrafik med eller utan förslaget

	Med full reseavdrag, som idag		Med förslaget ovan, avståndsbaserat	
	32% skatt	52% skatt	32% skatt	52% skatt
Effektiv reskostnad bil	22 553 kr	18 343 kr	26 998 kr	25 404 kr
Effektiv reskostnad kollektivtrafik	9 703 kr	9 202 kr	7 955 kr	6 361 kr
Prisskillnad i kr	12 850 kr	9 141 kr	19 043 kr	19 043 kr
Kostand bilresa i förhållandet till kollektivtrafik	232%	199%	339%	399%

Jämfört med att kunna göra full reseavdrag för bilresan förändras prisskillnaden mellan att resa med bil eller kollektivt kraftigt, om än mindre än om inget avdrag medges alls. Skillnaden blir större ju längre ressträckan är.