



Förslag från Svensk Kollektivtrafik Avståndsberoende reseavdrag





Förslag från Svensk Kollektivtrafik Avståndsberoende reseavdrag

Ett avståndsberoende reseavdrag kommer att minska klimatutsläppen, uppfylla reseavdragets ursprungliga syfte att vidga arbetsmarknadsregionerna, öka kollektivtrafikandelen och kraftigt minska fusket med reseavdrag. Det visar en forskningsrapport från WSP. Med utgångspunkt från Miljömålsberedningens förslag, som det finns politisk majoritet för i riksdagen, har Svensk Kollektivtrafik därför tagit fram ett förslag till nytt reseavdragssystem.

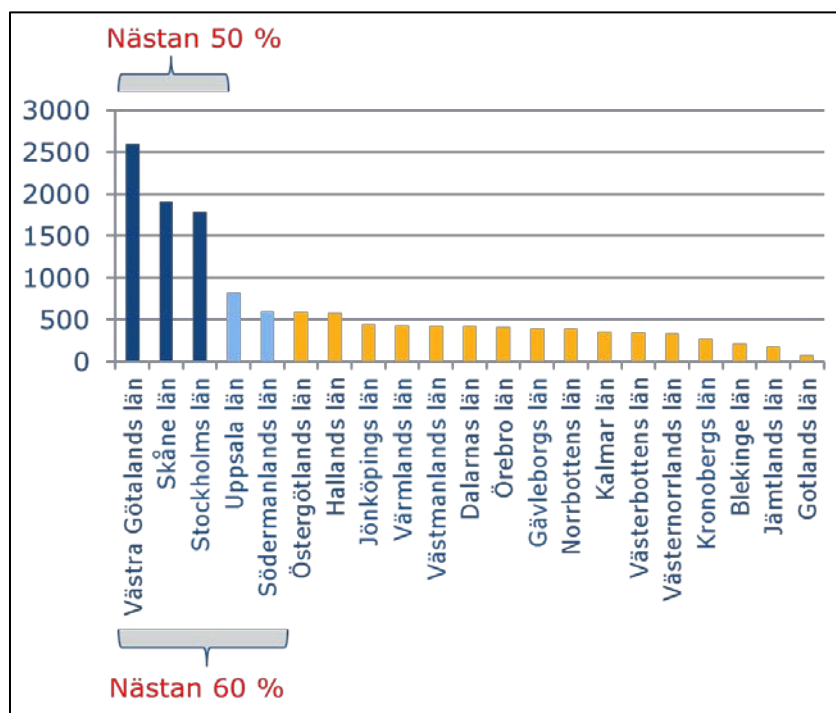
Fakta om dagens reseavdrag

År 2013 gjorde ca 900 000 personer (ca 16 %) av inkomsttagarna reseavdrag, till ett sammanlagt belopp på 13,5 mdr kr,¹ vilket medför ett skattebortfall på totalt 4–5 miljarder kr/år².

Reseavdrag görs framförallt i storstadsregionerna

Användningen av reseavdrag är koncentrerad till regionerna kring Göteborg, Malmö och Stockholm. Reseavdrag är vanligast i Halland, Uppsala och Södermanlands län. De genomsnittligt högsta reseavdragen görs i Södermanlands, Uppsala län och Västmanlands län.

Att reseavdraget till stor del är ett storstadsavdrag blir särskilt tydligt om man ser på kostnaderna för avdraget (sammanlagt avdraget belopp)³ Västra Götalands, Skåne och Stockholms län står för nästan 50 procent (6,28 Mdr/år) av kostnaderna. Tillsammans med Uppsala och Södermanlands län står de tre storstadsregionerna för nästan 60 procent av kostnaderna (7,7 Mdr/år).



Figur 1 Totalt avdraget belopp per län 2013, miljoner kr

¹ Skatteverket (2015) Skatter i Sverige. Skattestatistisk årsbok 2015

² Koucky & Partners (2009) Skattesystemet och kollektivtrafiknyttjandet

³ Skatteverket (2015) Skatter i Sverige. Skattestatistisk årsbok 2015

Ett avdrag för män och höginkomsttagare

Män gör reseavdrag i högre utsträckning än kvinnor. Detta gäller oavsett om man ser till andelen avdrag, de genomsnittliga avdragens storlek eller kostnaderna. Reseavdrag görs i högre utsträckning av höginkomsttagare än låginkomsttagare. Dessutom ökar det genomsnittliga reseavdraget med stigande lön.⁴

Till detta kommer att reseavdraget är mer värt för höginkomsttagare än för låginkomsttagare. För personer som tjänar upp till 430 200 kr/år (2016) minskas skatten med ca 30 procent av det avdragna beloppet, medan för personer som tjänar 625 900 kr/år eller mer så sänks skatten med ungefär 55 % av avdragsbeloppet.⁵ På grund av inkomstskillnaderna mellan män och kvinnor så påverkas även jämställdheten negativt. Det förstärker även de regionala skillnaderna i Sverige eftersom inkomsterna är högre i storstadsområdena.

Görs uteslutande av ensamåkande i bil

Reseavdrag görs framförallt av ensamåkande i bil, 85 %, medan 5 procent av reseavdragen görs av kollektivtrafikpendlare.⁶ Detta kan jämföras med att 60 procent av antalet resor till och från arbetet görs med bil och 16 procent med kollektivtrafik⁷.

Omfattande fusk med reseavdrag

Skatteverkets analyser visar att det finns ett mycket omfattande fusk med reseavdrag. En undersökning som Skatteverket gjorde 2003 visar att 48 procent av reseavdragen var felaktiga. Av de felaktiga reseavdragen var 96 procent fel till den skattepliktiges fördel och fyra procent till dennes nackdel. Om felen gjorts av okunskap eller slarv borde felen till fördel och nackdel varit ungefär lika många. Skatteverkets slutsats var därför att det i de flesta fall handlade om fusk.

Enligt undersökningen beräknades staten härigenom gå miste om 1,4 miljarder kr år 2003 i förlorade skatteintäkter. Om kostnaderna för fusk har ökat i samma omfattning som den totala kostnaden för reseavdraget så förlorar staten nu skatteintäkter på 1,7 miljarder kronor per år. Det vanligaste felet är att tidsvinstkravet, som innebär att man måste tjäna sammanlagt två timmar per dag om man arbetspendlar med bil istället för kollektivt för att få göra avdraget, inte är uppfyllt. Detta beror på att tidsvinsten är svår och resurskrävande att kontrollera för Skatteverket.

Bilister överkompenseras

I dag får bilpendlare göra reseavdrag för 18,50 kr/mil, trots att de milbundna kostnaderna är betydligt lägre. År 1985 begränsades avdraget per mil till att bara ta hänsyn till milbundna eller rörliga kostnader, dvs. bränsle, reparationer och underhåll enligt en schablon på grundval av genomsnittlig kostnad för mindre bil. Skälet var att man ansåg att de fasta kostnaderna var privata levnadskostnader, eftersom människor normalt skaffar bil för i huvudsak privat bruk.⁸ Regeringen upprepade denna princip i slutet av nittio-talet och framhöll att det bara är det rena slitaget som ska beaktas och att värdeminskning pga. bilens åldrande inte ska beaktas.⁹ När begränsningsprincipen infördes hade regeln om att kostnader upp till en viss summa skulle betraktas som personliga

⁴ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

⁵ www.skatteverket.se

⁶ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

⁷ RVU Sverige – den nationella resvanundersökningen 2013–14

⁸ Regeringens proposition 1983/84:68 om vissa avdrag för kostnader för intäkternas förvärvande

⁹ Regeringens proposition 1997/98:1 Budgetproposition för 1998 Vissa skattefrågor

levnadskostnader redan införts¹⁰. Enligt Motormännens bilkostnadskalkyl för år 2015 varierar de rörliga kostnaderna (drivmedel, service och reparationer, underhåll och tillbehör samt däck) mellan 8,78 och 17,76 kr/mil för bilar som kostar mellan 155 000 och 380 000 kr och för de mindre bilarna mellan 8,78 och 13,53 kr/mil.¹¹ Det innebär att bilpendlare med nuvarande system överkompenseras med mellan 5 och 9,50 kr/mil, till en total kostnad för statskassan på mellan 1 och 2 mdr kr/år.

Effekter av avståndsberoende reseavdrag

Forskningsprojekt om reseavdraget

Konsultföretaget WSP genomförde 2012 ett forskningsprojekt om reseavdraget¹² och vilka effekter införandet av ett avståndsberoende reseavdrag skulle få på bl.a. fördelning mellan bil och kollektivtrafik vid arbetspendling, utsläpp av koldioxid, lokalisering av bostäder och tillgänglighet. I projektet använde WSP samma verktyg som Trafikverket använder i infrastrukturplaneringen. Effekterna analyserades för två regioner, Mälardalen och Norrland.

Vid analyserna av ett avståndsberoende reseavdrag utgick WSP från reseavdragets utformning i Norge. Där får den skattskyldige göra avdrag för resor mellan bostaden och arbetsplatsen för den del av kostnaden som överstiger 13 700 nkr/år (17 000 sek/år). För att få göra reseavdrag måste avståndet överstiga 19,5 kilometer enkel väg (baserat på 230 arbetsdagar). Avdraget är färdmedelsneutralt och ska beräknas utifrån den kortaste sträckan mellan bostaden och den fasta arbetsplatsen. Intäktsåret 2010 var det avdragsgilla beloppet 1,50 nok/km (1,90 sek/km) för resor på totalt 1–35 000 km/år och 0,70 nok/km (0,90 SEK/km) för resor på över 35 000 km/år.

Ökar pendlingen med kollektivtrafik

WSP:s analyser visade att ett avståndsberoende reseavdrag skulle leda till att arbetsresandet med kollektivtrafik skulle öka stort, samtidigt som bilpendlandet skulle minska avsevärt. Transportarbetet för arbetsresor med kollektivtrafik beräknas öka med 40,3 procent i Mälardalen och 75,5 procent i Norrland, medan transportarbetet för arbetsresor med bil skulle minska med 11,2 procent i Mälardalen och 10,2 procent i Norrland.

Människor bosätter sig närmare arbetet

Ett avståndsberoende reseavdrag skulle även leda till att människor på sikt flyttar från perifera lägen till kommuner med goda kollektivtrafikförbindelser, mer centralt och närmare jobbet. Effekten skulle bli stor befolkningsökning i samtliga kommuner i Mälardalen (4 % till över 30 %). I Norrland skulle ett avståndsberoende avdrag få små negativa effekter i hälften av kommunerna (minskning med 0,1–2,3 %) och positiva effekter i hälften av kommunerna (ökning med 0,1 - 8 %).

Avståndsberoende reseavdrag minskar koldioxidutsläppen

Lågt räknat skulle ett avståndsberoende reseavdrag leda till att koldioxidutsläppen från arbetsresor skulle minska med 7 procent i Mälardalen. I Norrland skulle minskningen av koldioxidutsläppen bli försumbar. Dessa siffror är lågt räknat eftersom WSP i beräkningarna har antagit att kollektivtrafikens koldioxidutsläpp ökar i takt med antalet personkilometer. I verkligheten ryms sannolikt åtminstone en del av de tillkommande resenärerna i den befintliga kollektivtrafiken.

¹⁰ Den infördes efter förslag i regeringens proposition 1980/81:118 om ekonomisk politiska åtgärder

¹¹ <https://www.motormannen.se/radgivning/bilkostnadskalkyl/>

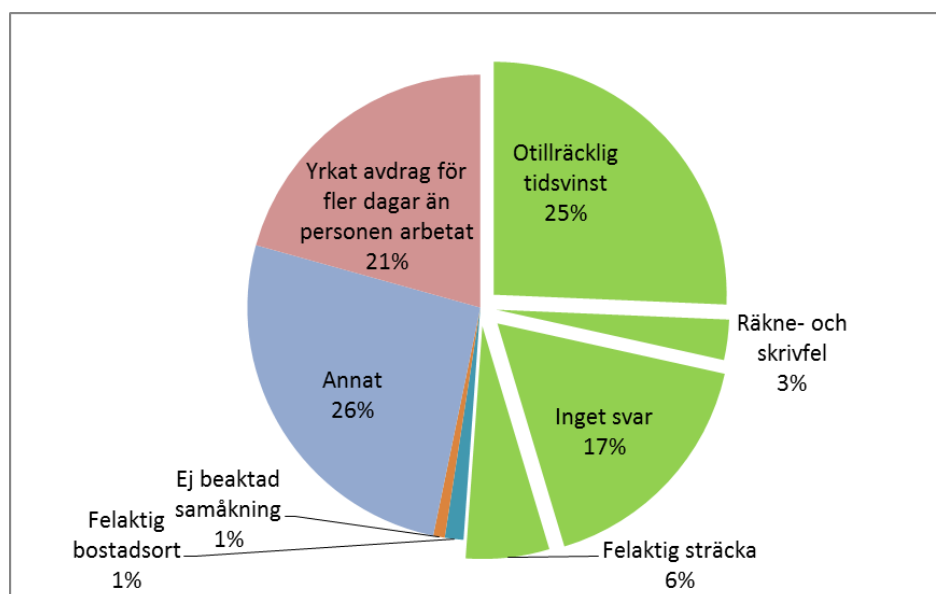
¹² [WSP \(2012\) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?](#)

Ökar tillgängligheten

WSP:s beräkningar visade också att ett avståndsberoende avdrag skulle ge jämförelsevis stora ökningar av tillgängligheten i Mälardalen (3,9 procent) jämfört med dagens system, medan förbättringen skulle bli försumbar i Norrland (0,1 procent), samt att inkomsterna i Mälardalen skulle öka med 1,7 procent och ha positiv men försumbar påverkan på inkomsterna i Norrland.

Minskat fusk med avståndsberoende reseavdrag

Ett avståndsberoende reseavdrag skulle dessutom kraftigt minska möjligheterna att fuska. Eftersom det i dag är tämligen okomplicerat för Skatteverket att kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen för de personer som yrkar reseavdrag skulle ett avståndsberoende avdrag minska fuskmarknaden markant, med mellan 30 och 50 procent.¹³



Figur 2 Andel felaktiga reseavdrag 2003¹⁴

Miljömålsberedningens förslag

Miljömålsberedningen¹⁵ har förslaget att det ska tillsättas en utredning som ska se över reseavdragssystemet så att dess utformning i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget fyller sitt ursprungliga syfte. I betänkandet antyds att beredningen förordar ett avståndsberoende avdrag. Eftersom alla texter i betänkandet är förhandlade och förankrade inom och mellan de partier som ingår i beredningen finns det nu en politisk majoritet i riksdagen för att göra en översyn.

Reseavdrag infördes i Sverige redan 1928. I den proposition¹⁶ som föregick införandet skrev regeringen att skäliga kostnader för arbetsresor, där arbetsplatsen varit belägen på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad, att han behövt anlita och även anlitat särskilt fortskaffningsmedel, ska vara avdragsgilla. Det ursprungliga syftet var alltså att underlätta för människor att ta jobb som ligger längre bort än de kan gå till, dvs. att vidga människors arbetsmarknadsregioner.

¹³ Med ett avståndsberoende reseavdrag kommer fel pga. otillräcklig tidsvinst och felaktig sträcka att försvinna, liksom en del av de som redovisas om inget svar och räkne- och skrivfel i diagrammet

¹⁴ Finansdepartementet (2005) Förslag till en avståndsberoende avdragsmodell, opublicerad

¹⁵ En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

¹⁶ Regeringens prop. 1927:102

Utkast till förslag till nytt reseavdragsystem

Med utgångspunkt från Miljömålsberedningens förslag, som det finns politisk majoritet för i riksdagen, har Svensk Kollektivtrafik tagit fram ett utkast till förslag till nytt reseavdragsystem. Ett avdragsystem som både vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar utsläppen.

Ett avdrag som vidgar arbetsmarknadsregionerna

Reseavdrag vidgar människors arbetsmarknadsregioner genom att det gör det billigare för människor att arbetspendla, men för att både uppfylla reseavdragets ursprungliga syfte, att vidga arbetsmarknadsregionerna, och samtidigt gynna resor med låga utsläpp, bör reseavdraget begränsas till arbetsresor som är längre än genomsnittet. I dag är den genomsnittliga arbetsresan mellan hemmet och arbetet 22 km¹⁷, medan den generella regeln i dag är att den skattepliktige får göra reseavdrag om avståndet mellan bostaden och arbetet överstiger 5 km. Det är därför rimligt att höja den nedre avståndsgränsen för att få göra avdrag till 22 km.

Reseavdrag som minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar

För att utformning av reseavdraget i högre grad (än i dag) ska gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar bör reseavdraget utformas för att gynna, eller åtminstone inte missgynna, transportsätt med låga utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar och därför bör reseavdragsreglerna göras avståndsberoende och färdmedelsneutrala¹⁸. Som WSP visat i sin forskningsrapport skulle ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag leda till minskade utsläpp av fossil koldioxid och ökad tillgänglighet.

Reseavdrag är i grunden en subvention som minskar kostnaderna för att resa. Minskade resekostnader leder till ökat resande och därmed ökade utsläpp. För att minska utsläppen från transportsektorn bör denna subvention vara så låg som möjligt. För att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar är det rimligt att principen om att bara de milburna kostnaderna får dras av, enligt en schablon för en mindre bil, återigen tillämpas i praktiken. Milavdraget bör därför sänkas till mellan 9 och 13,50 kr/mil. Utsläppen minskas även genom att den nedre avståndsgränsen höjs från 5 till 22 km.

För att minska utsläppen är det rimligt av miljöskäl att trappa ned avdraget vid längre arbetsresor.¹⁹

Exempel på nedtrappning	Exemplet motsvarar avstånd bostad-arbete (enkel väg)	Exempel på avdragsgillt belopp
0 - 1000 mil/år	Upp till ca 2,2 mil	0
1000 - 2000 mil/år	Ca 2,2 – 4,5 mil	13,50 kr/mil
2000 - 3000 mil/år	Ca 4,5 – 6,5 mil	10 kr/mil
Över 3000 mil/år	Över ca 6,5 mil	5 kr/mil

Figur 3 Exempel på nedtrappning i flera steg

¹⁷ RVU Sverige – den nationella resvanundersökningen 2013–14

¹⁸ Utöver Norge finns avståndsberoende avdrag i bl.a. Danmark, Nederländerna, Tyskland och Belgien

¹⁹ Avdraget kan trappas ned i färre steg, som i Norge och Danmark som har två steg, eller med fler steg som i Nederländerna, som har tio steg. En nedtrappning av avdraget skulle vara en återgång till vad som gällde i Sverige från 1963 och ett tjugotal år framåt.

Minskade möjligheter att fuska

Ytterligare en rimlig utgångspunkt när ett nytt reseavdragssystem utformas är att minimera möjligheterna att fuska. För att minska fusket måste avdragsreglerna vara enkla att kontrollera för Skatteverket. Dessutom måste eventuella undantag från huvudreglerna vara tydligt definierade. Detta innebär att den s.k. tidsvinstregeln måste tas bort pga. att den är svår och resurskrävande att kontrollera och istället ersättas av ett avståndsberoende avdrag eftersom det i dag är tämligen okomplicerat för Skatteverket att beräkna och kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen. För att inte öppna nya möjligheter att fuska bör inte kollektivtrafikpendlare få generösare regler än bilpendlare eftersom detta skulle göra det möjligt för människor att göra avdrag för kollektivtrafik, men köra bil till jobbet. Något som skulle vara mycket svårt att kontrollera för Skatteverket.

Jämlikhet, jämställdhet och möjligheter att bo i glesbygd

I debatten om reseavdraget framförs ofta att förändringar av avdraget inte bör leda till att möjligheterna att leva i glesbygd försämras. Glesbygdsområden som saknar kollektivtrafik bör därför få generösare avdragsregler genom att de skattepliktiga får behålla dagens regler när det gäller den nedre gränsen för avståndet (två kilometer), den nedre gränsen för de kostnader som får dras av (11000 kr/år) och nivån på milavdraget (18,50 kr/mil).

Som konstaterats ovan påverkar reseavdraget jämställdheten negativt och förstärker de regionala skillnaderna liksom inkomstskillnaderna i samhället genom att avdraget är mer värt för höginkomsttagare än för låginkomsttagare. För att öka jämställdheten mellan könen, minska de regionala skillnaderna och minska skillnaderna mellan låg- och höginkomsttagare är det rimligt att sänkningen av skatten begränsas till 30 % av det avdragna beloppet.

Kostnadsneutralt jämfört med i dag

Slutligen bör ett nytt reseavdragssystem vara kostnadsneutralt i förhållande till dagens reseavdrag när det gäller det totala skattebortfallet (4 - 5 mdr/år). De olika förändringarna av avdraget leder till både ökade och sänkta kostnader. Å ena sidan ökar kostnaderna när fler kollektivtrafikresenärer får möjlighet att göra reseavdrag. Å andra sidan sänks kostnaderna när bilpendlarnas överkompensation tas bort, reseavdraget begränsas till resor som är längre än den genomsnittliga arbetsresan, avdraget trappas ned på längre avstånd och sänkningen av skatten begränsas till 30 % av avdragsbeloppet. Eftersom förslaget inte har kostnadsberäknats kan nivåer och gränser behöva justeras uppåt eller nedåt.

Detaljutförning av det nya reseavdragssystemet

Vid detaljutförningen av det nya reseavdragssystemet är det viktigt att utredningen använder trafikprognosverktyg, t.ex. Sampers, och lokaliseringsmodeller, t.ex. Samlok, för att analysera förslagets effekter på fördelning mellan bil och kollektivtrafik, transportarbete, lokalisering av bostäder, förändring av på de sammanlagda inkomsterna och arbetsmarknadsregionernas utveckling för att kunna beräkna förslagets effekter på utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks förslag

För att uppfylla reseavdragets ursprungliga syfte, att vidga arbetsmarknadsregionerna, och samtidigt gynna resor med låga utsläpp, bör reseavdraget dels göras avståndsberoende²⁰ och färdmedelsneutralt och dels begränsas till arbetsresor som är längre än genomsnittet på 22 km.

Eftersom bilpendlare i dag överkompenseras är det rimligt att principen om att bara de milburna kostnaderna får dras av, enligt en schablon för en mindre bil, återigen tillämpas i praktiken (Figur 4). Milavdraget bör därför sänkas till mellan 9 och 13,50 kr/mil. Utsläppen minskas även genom att den nedre avståndsgränsen höjs från 5 till 22 km. För att minska utsläppen är det även rimligt av miljöskäl att trappa ned avdraget vid längre arbetsresor.

Exempel på nedtrappning	Exemplet motsvarar avstånd bostad-arbete (enkel väg)	Exempel på avdragsgillt belopp
0 - 1000 mil/år	Upp till ca 2,2 mil	0
1000 - 2000 mil/år	Ca 2,2 – 4,5 mil	13,50 kr/mil
2000 - 3000 mil/år	Ca 4,5 – 6,5 mil	10 kr/mil
Över 3000 mil/år	Över ca 6,5 mil	5 kr/mil

Figur 4 Exempel på nedtrappning i flera steg

I dag finns det ett omfattande fusk med reseavdrag. Genom att gå över till ett avståndsberoende reseavdrag minskas möjligheterna att fuska drastiskt.

För att inte försämra möjligheterna att leva i glesbygdsområden utan kollektivtrafik bör de skattepliktiga i dessa områden få behålla dagens regler när det gäller den nedre gränsen för avståndet (två kilometer), nedre gränsen för de kostnader som får dras av (11 000 kr/år) och nivån på milavdraget (18,50 kr/mil).

För att öka jämställdheten mellan könen, minska de regionala skillnaderna och minska skillnaderna mellan låg- och höginkomsttagare är det rimligt att sänkningen av skatten begränsas till 30 % av det avdragna beloppet.

Slutligen bör ett nytt reseavdragssystem vara kostnadsneutralt i förhållande till dagens reseavdrag när det gäller det totala skattebortfallet (4 - 5 mdr/år). Eftersom förslaget inte har kostnadsberäknats kan nivåer och gränser behöva justeras uppåt eller nedåt.

Stockholm den 24 november 2016

Lars Sandberg, Analytiker
Telefon 08 - 452 70 88
Mobil 076 - 798 39 98
lars.sandberg@svenskkollektivtrafik.se

Helena Leufstadius, VD
Telefon 08 - 452 71 31
Mobil 072 - 718 08 65
helena.leufstadius@svenskkollektivtrafik.se

Svensk Kollektivtrafik Service AB
www.svenskkollektivtrafik.se

²⁰ Baserat på den kortaste sträckan mellan bostaden och den fasta arbetsplatsen

