



2019-09-10

Ert dnr: Fi2019/02525/S1

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Skattelättnader för arbetsresor – En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 91 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av Reseavdragskommitténs förslagen

- Reseavdraget i sin nuvarande kostnadsbaserade form avskaffas.
- En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) införs. Formen skattereduktion innebär att skattelättnaden blir oberoende av den skattskyldiges inkomst och marginalskatt.
- Skattereduktion ges för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer.
- Skattereduktionen beräknas utifrån det faktiska antalet resdagar under beskattningsåret med resor som överstiger den nedre avståndsgränsen för skattereduktion, dock högst 210 dagar. Vid 59 eller färre resdagar medges ingen skattereduktion.
- Skattereduktionen är 60 öre per kilometer oavsett vilket färdmedel som faktiskt används för arbetsresan.
- Vid bristfällig kollektivtrafik medges ytterligare skattereduktion med ett fast belopp om 20 kronor per resdag vid avstånd från 30 kilometer och uppåt och ett rörligt belopp på 60 öre per kilometer för avstånd mellan 80 och 150 kilometer.
 - Kollektivtrafik anses bristfällig om tidsvinsten uppgår till mer än två timmar och 30 minuter för tur- och returresan för resa med bil i förhållande till resa med kollektivtrafik eller kombinerad resa med bil och kollektivtrafik. Detta gäller endast under förutsättning att tidsvinsten uppnås under minst hälften av totala antalet resdagar med avstånd som uppgår till minst 30 kilometer under beskattningsåret.
 - Med kombinerad resa avses en resa med bil om högst tio kilometer mellan bostaden och lämplig infartsparkering nära hållplats för kollektivtrafik i



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-10

kombination med resa med kollektivtrafik för den övriga delen av resan till arbetsplatsen.

- Kollektivtrafik anses även bristfällig om
 1. förutsättningarna för kombinerad resa inte föreligger och det saknas hållplats för kollektivtrafik på ett avstånd av minst två kilometer från bostaden, eller
 2. kollektivtrafik saknas på en sammanhängande sträcka av minst två kilometer i anslutning till arbetsplatsen eller bytespunkt mellan färdmedel.
- För skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning tvingas använda egen bil eller förmånsbil i stället för allmänna kommunikationsmedel ges skattereduktion för den del av avståndet enkel väg som överstiger 10 kilometer och upp till och med 150 kilometer.
- Skattereduktion ska ges med 30 procent av skäligena utgifter för väg-, bro- eller färjeavgifter i samband med arbetsresor för den del av de sammanlagda utgifterna som överstiger 8 000 kronor under beskattningsåret under förutsättning att kravet på bristfällig kollektivtrafik är uppfyllt.
- Avdraget för trängselskatt avskaffas.
- Administration och kontroll utvecklas och görs säkrare genom att arbetsgivaren ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationen.
- De föreslagna författningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till följande förslag:

- *Reseavdraget i sin nuvarande kostnadsbaserade form avskaffas och ersätts av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) införs.*

Dagens reseavdrag är mer värt för höginkomsttagare än för personer med lägre inkomster. För den som tjänar under 438 900 kronor per år (2017) minskas skatten med cirka 30 procent av det avdragna beloppet, medan skatten sänks med ungefär 55 procent av avdragsbeloppet för dem som tjänar över 638 600 kronor per år. Eftersom män i genomsnitt tjänar mer än kvinnor och lönenivåerna är högre i storstadsregionerna försämrar reseavdraget jämställdheten mellan könen och förstärker de regionala skillnaderna i landet. Detta gör inte bara avdraget geografiskt, utan även socialt, ohållbart. Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom kommitténs förslag om att ersätta dagens reseavdrag med en skattereduktion eftersom en skattereduktion, till skillnad från ett avdrag, ger samma skattelättnad oberoende av inkomst. Detta kommer att öka jämställdheten mellan könen, minska de regionala skillnaderna och minska skillnaderna mellan låg- och höginkomsttagare.

WSP har i en analys visat att dagens reseavdrag ökar arbetspendlingen med bil, minskar kollektivtrafikresandet och gör att människor bosatt sig längre bort från sina jobb. Analysen visade att avdraget påverkar lokaliseringen mycket kraftigt. Reseavdraget är alltså till stor del självuppfyllande i meningen att människor bor där de bor på grund av reseavdraget. Detta får i sin tur stora miljöeffekter och gör avdraget ekologiskt och klimatmässigt ohållbart. Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom kommitténs förslag om att ersätta dagens reseavdrag med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion eftersom det kommer leda



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-10

till att resenärer som arbetspendlar med buss, tåg och bil behandlas lika och att utsläppen av klimatgaser och andra utsläpp av luftföroreningar minskar.

Enligt kommitténs analyser kommer antalet arbetsresande med kollektivtrafik att öka med ca 3 procent. Dessutom kommer den genomsnittliga pendlingssträckan med kollektivtrafik att öka. Sweco beräknar att förslagen minskar koldioxidutsläppen från arbetsresor med cirka 11 procent, eller i storleksordningen 220 000 ton koldioxid.

- *Skattereduktion ges för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer.*

Svensk Kollektivtrafik anser att syftet med att subventionera människors resor med reseavdrag eller skattereduktion är att vidga människors geografiska arbetsmarknader. Reseavdrag vidgar människors arbetsmarknadsregioner genom att det gör det billigare för människor att arbetspendla, men det finns inga skäl att subventioner normallånga arbetsresor. Det ökar bara utsläppen.

Den nedre avståndsgränsen för reseavdrag är i dag 5 km för bil och 2 km för kollektivtrafik. För att kunna komma upp i ett belopp som överstiger beloppsgränsen för avdraget (11 000 kronor år 2019) krävs för resor med bil måste avståndet mellan bostaden och arbetet dock vara cirka 14–15 kilometer vid 210 resdagar per år. Samtidigt är den genomsnittliga reslängden för en arbetsresa runt 20 km enkel väg och nästan hälften av alla arbetsresor är kortare än 10 km och ca 80 procent är kortare än 30 km.¹ Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom förslaget om att höja den nedre avståndsgränsen till 30 km.

För att minska utsläppen ytterligare ställer vi oss även bakom förslaget att införa en övre avståndsgräns som innebär att bara kostnader för resor upp till 80 km får dras av. Omkring 3 procent av arbetsresorna är i dag längre än 80 km.² Detta kommer att bidra till uppfyllandet av klimatmålet för transportsektorn 2030.

- *Skattereduktionen beräknas utifrån det faktiska antalet resdagar under beskattningsåret med resor som överstiger den nedre avståndsgränsen för skattereduktion, dock högst 210 dagar. Vid 59 eller färre resdagar medges ingen skattereduktion.*
- *Skattereduktionen är 60 öre per kilometer oavsett vilket färdmedel som faktiskt används för arbetsresan.*

Som redan framhållits ställer sig Svensk Kollektivtrafik positiv till att ersätta dagens reseavdrag med en färdmedelsneutral skattereduktion som är lika stor oavsett om den skattskyldige pendlar med bil eller kollektivtrafik.

För att det reformerade reseavdraget ska fortsätta att bidra till regionförstoring och ökad rörlighet på arbetsmarknaden är det viktigt för oss att skattereduktionen ligger på minst ungefär samma nivå som dagens reseavdrag för låg och medelinkomsttagare. För personer som tjänar upp till ca 42 000 kr/månad och som har en marginalsatt på ca 32 procent motsvarar en skattereduktion på 60 öre per kilometer dagens nivå på reseavdraget (1 kr och 85 öre per kilometer). Ungefär 70 procent av alla heltidsarbetande har inkomster under denna gräns enligt betänkandet.

¹ S.74

² S.76



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-10

- *För skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning tvingas använda egen bil eller förmånsbil i stället för allmänna kommunikationsmedel ges skattereduktion för den del av avståndet enkel väg som överstiger 10 kilometer och upp till och med 150 kilometer.*

Jämfört med dagens regelverk motsvarar förslaget till nedre avståndsgräns för sjuka och personer med funktionshinder grovt de beloppsgränser som gäller i dagens reseavdragssystem för dessa skattskyldiga.

- *Skattereduktion ska ges med 30 procent av skäligena utgifter för väg-, bro- eller färjeavgifter i samband med arbetsresor för den del av de sammanlagda utgifterna som överstiger 8 000 kronor under beskattningsåret under förutsättning att kravet på bristfällig kollektivtrafik är uppfyllt.*

Bro- och färjeavgifter i Sverige eller till utlandet är ofta relativt låga, men kan i några fall uppgå till höga belopp vid frekvent årlig pendling. Det är därför rimligt att sådana högre kostnader till en del ska kunna kompenseras med en skattelättnad. I likhet med kommittén anser vi att gränsbeloppet om 8 000 kronor är lämpligt och rimligt eftersom kostnadernas skatterättsliga karaktär egentligen är privata levnadskostnader.

- *Avdraget för trängselskatt avskaffas.*

För att minska klimatutsläppen och trängseln och öka framkomligheten på de platser där trängselskatt har införts bör incitamenten att minska bilkörning mellan bostaden och arbetsplatsen och i stället välja kollektivtrafiken öka. Därför ställer vi oss bakom kommitténs förslag om att avdraget för trängselskatt avskaffas utan att ersättas av en motsvarande skattereduktion.

- *Administration och kontroll utvecklas och görs säkrare genom att arbetsgivaren ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationen.*

För att det ska bli möjligt för Skatteverket att kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetet bör arbetsgivare i arbetsgivardeklarationen eller i kontrollbeskedet rapportera in arbetsplatsens adress till Skatteverket. Utan enkel tillgång till arbetsplatsens adress blir det komplicerat och arbetskrävande för Skatteverket att administrera och kontrollera ett avståndsberoende reseavdrag. Därför ställer vi oss bakom förslaget.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till följande förslag:

- *Vid bristfällig kollektivtrafik ska medges ytterligare skattereduktion med ett fast belopp om 20 kronor per resdag vid avstånd från 30 kilometer och uppåt och ett rörligt belopp på 60 öre per kilometer för avstånd mellan 80 och 150 kilometer.*

Kollektivtrafik anses bristfällig om tidsvinsten uppgår till mer än två timmar och 30 minuter för tur- och returrejan för resa med bil i förhållande till resa med kollektivtrafik eller kombinerad resa med bil och kollektivtrafik.

Enligt regeringens direktiv skulle Reseavdragskommittén undersöka hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats borde omarbetas för att bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden samt underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att kompensera personer som bor och/eller arbetar i områden med bristfällig kollektivtrafik genom generösare regler, men dels är



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-10

vi negativa till förslaget om att definiera bristfällig kollektivtrafik utifrån tidsvinstregel och dels anser vi att kompensationen bör utgå från hur resmönstren ser ut i landsbygden.

Swecos analys av lokaliseringseffekterna visar att kommitténs förslag kommer att få negativa effekter för landsbygden. Analysen visar positiva effekter på kommund typerna Storstäder och Pendlingskommuner nära storstad och i stort sett oförändrat i Större städer. När det gäller Landsbygdskommuner, Mindre stad/tätort och övriga kategorier av pendlingskommuner visar Swecos beräkningar att kommitténs förslag dels kommer att leda till att antalet boende minskar med mellan 0,08 till 0,17 procent på 10 till 20 års sikt, vilket bidrar till regionminskning, och dels kommer att leda till ett minskat antal arbetande, men mellan 0,09 och 0,21 procent, vilket i sin tur bidrar till minskad rörlighet på arbetsmarknaden.³ Även om effekterna är relativt små, så är det allvarligt att förslagen kommer att få negativa effekter på landsbygden och försämra möjligheterna för att man ska kunna bo och verka i hela landet.

Avstånden är ofta längre i glesbygden men, arbetsresorna är i många fall är kortare i landsbygden än i övriga landet, samtidigt som det finns personer som arbetspendlar långt.

Kommittén pekar t.ex. på att de i genomsnitt längsta resorna, i kilometer, görs i pendlingskommuner nära större stad och pendlingskommuner nära mindre stad/tätort. I dessa regioner är en genomsnittlig resa knappt 25 kilometer enkel väg, vilket kan jämföras med 20 kilometer som är genomsnittet i riket. Den genomsnittliga reslängden är under genomsnittet i landet i dels storstäder och dels landsbygdskommuner. I storstäderna är en genomsnittlig resa bara runt 14 kilometer och i landsbygdskommuner runt 18 kilometer.⁴

Trafikanalys har i en nulägesanalys om arbetsresor i Norrbottens och Västerbottens län pekat på att det ofta finns en föreställning om att boende i glesbygd reser längre sträckor för att ta sig till arbete eller andra aktiviteter, medan de som bor i mer tätbefolkade områden har tillgång till ett större utbud på ett relativt nära avstånd. Men i många glesbygdskommuner är befolkningen tämligen koncentrerad till kommuncentrum och ett mindre antal tätorter. Dessa orter är geografiskt så små att det är nära till arbete, service etc. Det dagliga resandet blir kortare ju större och befolkningstätare en ort är upp till en viss gräns. I stora städer ökar avståndet mellan människor och de målpunkter de behöver nå. Trafikanalys konstaterar i analysen att arbetsresorna i de två länen är i genomsnitt kortare än vad de är i riket i övrigt.⁵

Vi anser att de som saknar eller har så pass få bussturer att kollektivtrafiken inte går att använda vid arbetspendling bör få generösare regler. En rimlig gräns kan vara sex turer i riktning mot arbetet på morgon och sex turer i riktning mot bostaden under eftermiddag från hållplatser som ligger upp till 1,5 km från hemmet och arbetsplatsen. Hur många avgångar det finns från respektive hållplats kan kontrolleras i [Samtrafikens Resrobot](#) eller hos respektive regional kollektivtrafikmyndighets reseplanerare. Data om detta finns även tillgängligt att ladda ner för egna beräkningar och via API hos Samtrafiken.

³ Tabell 6.9, s.65 i Sweco (2019) Förändrat arbetsreseavdrag

⁴ S.82

⁵ Trafikanalys (2013) Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys. Rapport 2013:5



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-10

Det finns flera nackdelar med tidsvinstregeln. En är det omfattande fusket som beror på tidsvinstregeln och att fusket med regeln medför att bilister som inte har rätt att göra avdrag, eller bara har rätt att göra avdrag för kollektivtrafik, subventioneras med ökade klimatutsläpp som följd.

En annan nackdel är att tidsvinstregeln har dålig träffsäkerhet för att förbättra möjligheterna att bo och arbeta i hela landet, avgöra vilka som har bristfällig kollektivtrafik och vilka som kan behöva bli kompenserade genom extra avdrag. Detta beror dels på att tidsvinstregeln medför att inte bara personer som bor i landsbygd kommer att kompenseras och dels för att den utestänger många landsbygdsbor från att bli kompenserade eftersom tidsvinstregeln förutsätter långa arbetsresor.

Svensk Kollektivtrafik anser att personer med bristande kollektivtrafik bör få en högre skattereduktion, 7 kr/mil. Det motsvarar 21,50 kr/mil med dagens reseavdrag. Dessutom bör den nedre avståndsgränsen vara lägre eftersom arbetsresorna i många fall kortare i landsbygden än i övriga landet. Den nedre avståndsgränsen bör vara 20 km för personer med bristande kollektivtrafik. Eftersom det i landsbygden även finns personer som arbetspendlar mycket långt bör den övre avståndsgränsen inte gälla för personer med bristande kollektivtrafik.⁶

Det finns ekonomiskt utrymme för att göra systemet mer generöst. Enligt Reseavdragskommittén beräknas förslagen medföra en ökning av skatteintäkterna med ca 1,3 miljarder kr/år om ingen skulle göra fel eller fuska. Om hänsyn tas till att människor kommer att fuska och göra fel även i det föreslagna systemet beräknas skatteintäkterna öka med omkring 800 miljoner kr per år.⁷ Enligt direktiven skulle förslaget rymmas inom det befintliga reseavdragets offentligfinansiella ram. Vi anser att dessa medel bör komma kollektivtrafiken och kollektivtrafikresenärerna till del, exempelvis genom att skatten på el som används i elbussar och mindre eldrivna kollektivtrafikfordon tas bort och att förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort och förmånsbil jämföras.

Svensk Kollektivtrafik vill poängtera att kommitténs förslag behöver kompletteras med ytterligare analys av konsekvenserna för personer som bor och arbetar/studerar i glesbygd. Vi ser fram mot den fördjupad analys av konsekvenserna av kommitténs förslag för personer som bor och arbetar i glesbygd som finansminister Magdalena Andersson aviserat i ett pressmeddelande. Detta kan till exempel ske genom ett uppdrag till Trafikanalys.⁸

- *Avdraget för arbetsresor med förmånsbil och egen bil som används i tjänsten avskaffas. Dessa resor kommer i stället att omfattas av skattereduktionen för arbetsresor.*

Enligt dagens regler ges reseavdrag för resor med förmånsbil med ett schablonbelopp om 65 öre per kilometer för dieseldrivna bilar och 95 öre per kilometer för bensindrivna bilar. Avdraget vid resor med förmånsbil beräknas alltså med ett lägre schablonbelopp än det som används för resor med egen bil. Det skattemässiga värdet av avdraget per kilometer är vid låg respektive hög marginalsatt cirka 30 öre

⁶ Vi utvecklar förslaget i Svensk Kollektivtrafik (2019) PM Förslag till reformerat reseavdrag

⁷ S.292

⁸ Pressmeddelande 26 juni 2019



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-10

respektive 49 öre för dieseldrivna fordon och cirka 21 öre respektive 34 öre för bensindrivna fordon.

Av klimat- och miljöskäl ställer sig Svensk Kollektivtrafik negativ till förslaget om att öka subventionen av förmånsbilar genom att låta förmånsbilar omfattas av skattereduktionen för arbetsresor. Det innebär att skattskyldiga som använder förmånsbil får samma skattereduktion som de som använder egen bil, dvs. 60 öre per kilometer för avstånd enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer. Vi anser att det behövs särskilda regler för förmånsbil samt att förmånsbilssystemet skyndsamt utreds i syfte att minska klimatutsläppen från vägtrafiken.

Kommittén pekar på att Ekonomistyrningsverket i en prognos i april 2017 över statens budget och de offentliga finanserna funnit att förmånsvärdet för de flesta bilmodeller är betydligt lägre än den faktiska bilkostnaden.⁹

Övriga synpunkter

Grundläggande syfte

Svensk Kollektivtrafik delar inte kommitténs uppfattning att det grundläggande syftet med reseavdraget och den föreslagna skattereduktionen är att underlätta för skattskyldiga med högre utgifter att ta sig till och från arbetet¹⁰.

Som kommittén påpekar en av de grundläggande principerna inom inkomstbeskattningen är att avdrag inte ska ges för privata levnadskostnader. Regering och riksdag har dock under lång tid gjort undantag från denna princip när det gäller bl.a. kostnader för resor mellan bostad och arbete.

Reseavdrag lagstodgades i Sverige redan under 1920-talet. I propositionen 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.¹¹ 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.

Konsultföretaget WSP har pekat på att reseavdraget är ett ekonomiskt styrmedel som påverkar efterfrågan på resor. Tanken med reseavdraget är att minska individers kostnader för att ta sig till ett arbete, och därmed göra det mer privatekonomiskt lönsamt att arbeta och välja ett arbete med högre lön, om det samtidigt innebär höga reskostnader. Det syftar med andra ord till att åstadkomma längre arbetsresor, vilket i sin tur medför regionförstoring och sammanslagning av arbetsmarknader.¹²

Vi anser att det ursprungliga syftet, att vidga människors arbetsmarknadsregioner, fortfarande gäller och det inom ramen för detta syfte gäller att uppnå de mål som regeringen ställt upp i direktiven till utredningen: gynna resor med låga utsläpp, underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet, bidra till regionförstoring, minska skattefelet och vara enklare att tillämpa, administrera och kontrollera än dagens avdrag.

⁹ ESV 2017:44 s. 58 ff.

¹⁰ S.163

¹¹ Regeringens proposition 1927:102

¹² WSP (2019) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten



2019-09-10

Lokaliseringseffekter

Enligt direktiven skulle kommittén även analysera hur en förändring av avdragsrätten förväntas påverka lokaliseringmönster. Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att kommittén endast analyserat lokaliseringseffekterna med hjälp av elasticiteter. Detta har gjort analysen onödigt översiktlig. Kommittén borde istället gjort en grundlig analys av lokaliseringseffekterna (förändringen av befolkning, antal sysselsatta och lönesumma) genom att använda lokaliseringsmodellen Samlok. WSP har i en rapport pekat på att dagens reseavdragssystem har stora lokaliseringseffekter, liksom förändringar i systemet.¹³

Korrekturfel

På sidan 95 finns ett korrekturfel. I texten står det att "Endast runt 7 procent eller drygt 7 000 personer gör ett avdrag som utgör mer än 20 procent av inkomsten" medan det av tabell 6.3 framgår att andelen egentligen är 0,7 procent.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD

¹³ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?