



2022-01-07

Ert dnr: Fi2021/03460

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslagen i promemorian

I promemorian föreslås att dagens reseavdrag för arbetsresor ska avskaffas och ersättas med ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor i form av en avståndsbaserad, färdmedelsneutral och regionalt differentierad skattereduktion.

Att skattereduktionen är avståndsbaserad och färdmedelsneutral innebär att skattelättnaden utgår från avståndet mellan bostad och arbetsplats samt att skattelättnaden blir oberoende av vilket färdmedel som har använts vid arbetsresan. Den regionala differentieringen av skattereduktionen innebär att villkoren för att kunna få en skattelättnad för arbetsresor knyts till var i landet den skattskyldige bor och arbetar.

För att ha rätt till skattereduktion för arbetsresor föreslås att avståndet mellan den skattskyldiges bostad och arbetsplats enkel väg ska överstiga en nedre avståndsgräns.

Med undantag för de i lag angivna storstadskommunerna¹ får skattereduktion bara göras för den del av arbetsresan som överstiger 15 kilometer enkel väg

¹ *Stockholms län:* Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby, Upplands-Bro och Österåker kommuner. *Västra Götalands län:* Göteborg, Lerum, Mölndal och Partille kommuner. *Skåne län:* Burlöv, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps och Vellinge kommuner.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-01-07

För en skattskyldig som bor *och* arbetar i en särskilt angivna storstadskommun gäller i stället att skattereduktion bara får göras för den del av resan som överstiger 30 kilometer.

Dessutom föreslås en övre avståndsgräns som innebär att skattereduktion inte får göras för den del av resan enkel väg som överstiger 80 kilometer.

Enligt förslaget ska skattereduktionen beräknas utifrån det faktiska antalet resdagar under beskattningsåret, dock högst 210 dagar och minst 30 dagar. Skattereduktionen föreslås utgå med 5 kr per mil.

Om skattereduktion ska göras för arbetsresor som överstiger den nedre avståndsgränsen på 15 respektive 30 kilometer ska även utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter som har betalats i samband med arbetsresorna ingå i underlaget.

För skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning är tvungna att använda egen bil eller förmånsbil bör skattereduktion göras för skäliga utgifter för arbetsresor. Skattereduktionen föreslås i dessa fall uppgå till 30 procent av underlaget till den del det överstiger 11 000 kronor under beskattningsåret.

Promemorian innehåller två delar, dels en redovisning av de förslag från reseavdragskommittén betänkande där promemorian delar kommitténs förslag och bedömningar och inte föreslår någon ändring, dels förslag eller bedömningar som är nya eller skiljer sig från kommitténs.

Finansdepartementet bedömer i promemorian att förslaget är offentligfinansiellt neutralt jämfört med dagens reseavdragssystem, men skriver samtidigt att möjligheten att justera nivåerna i modellen är en fråga som får bedömas i arbetet med framtida budgetpropositioner. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Inledning

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till promemorians förslag om att ersätta dagens reseavdrag med en enklare, avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor eftersom förslaget kommer att leda till ökad rättvisa, minskat fusk och fel, vidgade arbetsmarknadsregioner, ökad kollektivtrafikandel och minskade klimatutsläpp.

Skattelättnad för arbetsresor som ökar rättvisan i samhället

Förslaget kommer att öka rättvisan i samhället på flera sätt. Dagens reseavdrag är [mer värt för höginkomsttagare](#). För dem som tjänar upp till 43 600 kronor i månaden minskas skatten med 30 procent av det belopp som dras av, medan skatten sänks med 50 procent för dem som tjänar mer än så. Ett reseavdrag på 10 000 kronor är med andra ord värt 2 000 kr mer för höginkomsttagaren än för låg- och medelinkomsttagaren. Med skattereduktion istället för avdrag blir skattelättnaden lika mycket värd för alla oavsett inkomst.



2022-01-07

Eftersom män i snitt tjänar mer än kvinnor och lönerna är högre i storstadsregionerna kommer förslaget öka jämställdheten och minska de regionala skillnaderna.

Genom att göra skattereduktionen avståndsbaserad och färdmedelsneutral beskattas alla som arbetspendlar på samma sätt oavsett om de tar bilen, kollektivtrafiken, cykeln eller samåker, samtidigt som klimatutsläppen minskas.

Reseavdraget har i stället för att bidra till en levande landsbygd framförallt blivit ett avdrag för högavlönade män i storstadsregionernas utkanter som reser med bil, trots att bra kollektivtrafik finns. Nästan hälften av kostnaderna för avdraget går i dag till de tre storstadslänen, medan knappt 20 procent går till skogslänen. Med förslagets mer generösa nedre avståndsgräns utanför storstadskommunerna, 15 km istället för 30 km, jämnas de regionala skillnaderna ut ytterligare.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till förslaget om att införa en regional differentiering av skattereduktionen som innebär att ett särskilt krav, om att skattereduktion bara ges för den del av avståndet mellan bostad och arbete som enkel väg överstiger 30 kilometer, ska gälla för personer som bor och arbetar i vissa i lag angivna storstadskommuner utifrån Tillväxtanalys indelning.²

Svensk Kollektivtrafik ställer sig också positiv till förslaget om att införa en nedre avståndsgräns på 15 kilometer för dem som inte bor och arbetar i någon av de angivna storstadskommunerna.

Detta innebär att den nedre avståndsgränsen i praktiken kommer att vara oförändrad för dem som bor och arbetar utanför storstadskommunerna. Den nedre avståndsgränsen för att få reseavdrag är i dag 5 km för bil och 2 km för kollektivtrafik enligt inkomstskattelagen, men för att kunna komma upp i ett belopp som överstiger beloppsgränsen för avdraget (11 000 kronor/år) krävs för resor med bil att avståndet mellan bostaden och arbetet måste vara knappt 15 kilometer enkel väg vid normalt heltidsarbete med arbetsresor 210 dagar per år.

Förslagen minskar det omfattande fusket och felen

Fusket och felen med reseavdraget är mer omfattande än vad Finansdepartementet anger i promemorian. Skattefelet när det gäller reseavdrag kostar inte 1,8 miljarder per år i uteblivna skatteintäkter som regeringen skriver, utan 2,4 miljarder per år enligt ny statistik från Skatteverket. Det innebär att 44 procent av kostnaderna för reseavdraget i dag beror på fusk och fel.³

Skatteverkets undersökning från 2019 visade att 56 procent av reseavdragen var felaktiga. Av de felaktiga avdragen var 98 procent fel till personens fördel och 2

² *Stockholms län:* Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby, Upplands-Bro och Österåker kommuner. *Västra Götalands län:* Göteborg, Lerum, Mölndal och Partille kommuner. *Skåne län:* Burlöv, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps och Vellinge kommuner.

³ [Skatteverket \(2021\) Skattefelsrapport 2020](#), se även [Skatteverket \(2020\) Skattefelets storlek och utveckling](#)



2022-01-07

procent till nackdel.⁴ Om felen gjorts av slarv eller okunskap borde felen till fördel och nackdel varit ungefär lika många. Det är svårt att dra någon annan slutsats än att det rör sig om fusk. Det är en ökning sedan 2003 då andelen felaktiga reseavdrag låg på 48 procent och 96 procent fel till de skattskyldiges fördel och 2 procent till nackdel.⁵ Undersökningen från 2019 visade dessutom att ju större avdrag som yrkats desto vanligare är det med felaktiga avdrag samt att det är vanligare med felaktiga avdrag i storstäder och storstadsnära kommuner än i mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner. Knappast någon annan del av skattesystemet eller välfärdssystemet är utsatt för så mycket fusk och fel som reseavdraget.

Genom förslagen i promemorian om att ta bort tidsvinstregeln, ersätta reseavdraget med en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion och införa en regel om att den skattskyldige i deklarationen bara behöver uppge hur många resor personen gjort till jobbet under året blir skattereduktionen både lätt att deklarerat inkomsttagaren och enkel att kontrollera för Skatteverket. Resultatet kommer att bli kraftigt minskat fusk och fel.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med promemorian att ett tidsvinstkrav inte ska införas i det nu föreslagna avståndsbaserade systemet.⁶ Vi har flera skäl för detta.

För det första har Skatteverket gjort flera undersökningar som visar att den vanligaste orsaken till det mycket omfattande fusket och felen med reseavdraget är att avdrag har yrkats för bil trots att tidsvinstkravet, dvs. att man ska spara minst två timmar på att arbetspendla med bil i stället för kollektivtrafik, inte är uppfyllt, vilket i sin tur beror på tidsvinstregeln är mycket svår att kontrollera, inte minst med tanke på att tidsvinsten ska beräknas med hänsyn till trafiksituation och den tid det tar att leta parkeringsplats och gå till och från parkeringen. Om fusket ska kunna kontrolleras bort måste Skatteverket kontrollera 50–80 procent av alla avdrag. En omöjlighet med tanke på att nästan 900 000 reseavdrag görs varje år.

För det andra har tidsvinstregeln dålig träffsäkerhet för att förbättra möjligheterna att bo och arbeta i hela landet. Detta beror dels på att tidsvinstregeln medför att inte bara personer som bor i landsbygd kommer att kompenseras, dels för att den tidsvinstregeln utestänger många landsbygdsbor från att bli kompenserade eftersom tidsvinstregeln förutsätter långa arbetsresor.

Skattelättnader för kollektivtrafikresenärer kommer vidga arbetsmarknadsregionerna

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till Finansdepartementets ensidiga bedömning i promemorians konsekvensanalys om att förslagen framförallt påverkar de ekonomiska villkoren för långväga resor med bil och att detta kan försämra kompetensförsörjningen något. Som framgår av tabell 6.4 och av avsnittet Arbetsresande med kollektivtrafik⁷ kommer kollektivtrafikresenärer att få större

⁴ [Skatteverket \(2019\) Avdrag för resor till och från arbetet. En uppföljning av skattefelskontrollen](#)

⁵ [Skatteverket \(2005\) Skatter i Sverige. Skattestatistisk årsbok 2005](#)

⁶ S.25-26

⁷ S. 52-54



2022-01-07

skattelättnad med förslagen jämfört med dagens reseavdrag. Dessutom kommer fler som reser kollektivt att få skattereduktion än reseavdrag. Detta kommer att bidra till vidgade arbetsmarknadsregioner, förbättrad kompetensförsörjning och ökad rörligheten på arbetsmarknaden. Men detta bortser Finansdepartementet från i konsekvensanalysen.

Avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion som ökar kollektivtrafikandelen och minskar klimatutsläppen

Förslagen i promemorian minskar klimatutsläppen på flera olika sätt. För det första favoriserar dagens reseavdrag arbetspendling med bil framför kollektivtrafik, vilket gör att nio av tio som gör avdrag arbetspendlar med bil. Genom att ersätta reseavdraget med en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion beskattas alla som arbetspendlar på samma sätt oavsett om de tar bilen, kollektivtrafiken, cykeln eller samåker, vilket kommer att öka andelen kollektivtrafik, samåkning och cykel, vilket i sin tur kommer minska klimatutsläppen.

För det andra medför fusket med tidsvinstregeln att bilister som inte har rätt att göra avdrag eller inte lika stora avdrag, subventioneras med ökade utsläpp som följd. Denna subvention av fusk och fel kommer att minska kraftigt genom promemorians förslag.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom förslagen om att ersätta reseavdraget med en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion, ta bort tidsvinstregeln och övriga åtgärder för att göra det lättare att deklarerat och enklare för Skatteverket att kontrollera.

För att minska utsläppen ytterligare ställer vi oss även bakom förslaget att som grundregel införa en övre avståndsgräns som innebär att skattereduktion bara får göras för avstånd mellan bostad och arbetsplats enkel väg upp till och med 80 kilometer. Däremot anser vi att de som inte bor och arbetar i de angivna storstadskommunerna inte ska omfattas av den övre avståndsgränsen. Skälet är att det i landsbygden finns personer som arbetspendlar mycket långt, vilka inte bör omfattas av den övre avståndsgränsen.

I promemorian görs ingen ordentlig konsekvensanalys av hur förslagen kommer att minska utsläppen av växthusgaser, men konsekvensanalysen av Reseavdragskommitténs förslag, som har stora likheter med förslagen i promemorian visar att förslagen har stor potential att minska klimatutsläppen. Analysen visade att förslagen beräknades minska utsläppen från arbetsresor med 11 procent, vilket motsvarar en minskning av utsläppen med 220 000 ton koldioxid per år. Dessutom beräknas trafikskadorna minska med sex färre dödade och 700 färre skadade varje år.

Finansdepartementet bedömer i promemorian att förslaget är offentligfinansierat neutralt jämfört med dagens reseavdragssystem, men skriver samtidigt att möjligheten att justera nivåerna i modellen är en fråga som får bedömas i arbetet med framtida budgetpropositioner.⁸

⁸ S.5



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-01-07

Eftersom Finansdepartementet skriver i promemorian att deras konsekvensberäkningar vanligtvis utgår från att individers och företags beteenden inte ändras till följd av förändrade skatteregler⁹ har vi dragit slutsatsen att departementet inte tagit hänsyn till att skatteintäkterna kommer öka när fusket och felen minskar i det föreslagna systemet när de i promemorian skriver att de bedömer att förslaget är offentligfinansiellt neutralt.

Svensk Kollektivtrafiks bedömning är därför att det finns ekonomiskt utrymme för att göra systemet mer generöst. Enligt Reseavdragskommittén beräknades deras förslag 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 system som föreslogs av kommittén beräknades skatteintäkterna öka med omkring 800 miljoner kr per år. Sedan kommittén presenterade sitt betänkande har Skatteverkets i nya beräkningar visat att fusket och felen kostar samhället betydligt mer än vad tidigare beräkningar visat, 2,4 miljarder kr per år jämfört med 1,8 miljarder per år samtidigt som förslagen i promemorian är betydligt mer effektiva för minska fusket och felen än kommitténs förslag.

Vi anser att de ökade skatteintäkterna bör användas till att dels finansiera ett borttagande av den övre avståndsgränsen för personer som inte bor och arbetar i de angivna storstadskommunerna, dels finansiera andra åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen, som att ta bort förmånsskatten på kollektivtrafikbiljetter, anslå öronmärkta pengar till framkomlighetsåtgärder för busstrafiken i form av kollektivtrafikkörfält och signalprioritering för busstrafiken och ta bort skatten på el som används i elbussar.

Det är dessutom positivt att förslagen enligt promemorians konsekvensanalys kommer att öka kommunernas och regionernas skatteintäkter med 5,1 miljard kr per år när reformen är genomförd¹⁰. Svensk Kollektivtrafik anser att även dessa medel bör användas för att öka kollektivtrafikandelen ytterligare genom att förbättra bytespunkterna, anlägga kollektivtrafikkörfält och prioritera kollektivtrafiken vid trafiksignalerna.

Som vi skrev i vårt remissyttrande angående reseavdragskommitténs betänkande är Svensk Kollektivtrafik dock negativ till att reseavdraget för arbetsresor med förmånsbil och egen bil som används i tjänsten avskaffas och att dessa resor i stället ska 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 marginalskatt cirka 30 öre respektive 49 öre för dieseldrivna fordon och cirka 21 öre respektive 34 öre för bensindrivna fordon.

Förslaget innebär att skattskyldiga som använder förmånsbil får samma skattereduktion som de som använder egen bil, dvs. 50 öre per kilometer. Som

⁹ S.43

¹⁰ S.46



2022-01-07

tabell 6.5 visar kommer skattesubventioneringen av förmånsbil öka med flera tusen kronor per år, i flera fall med runt tio tusen kronor per år. Av klimat- och miljöskäl ställer vi oss därför negativa till förslaget om att öka subventionen av förmånsbilar genom att låta förmånsbilar omfattas av skattereduktionen för arbetsresor.

Beräkning av antalet resdagar

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även positiv till att skattereduktionen beräknas utifrån det faktiska antalet resdagar i spannet 30 - 210 arbetsdagar. Den som reser färre dagar och därmed har måttliga kostnader bör kunna hantera detta som sina privata levnadsomkostnader.

Kilometersatsen

Av offentligfinansiella skäl kan en skattereduktion om 5 kr per kilometer vara en rimlig nivå.

Väg-, bro- och färjeavgifter

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget att om skattereduktion ska göras för arbetsresor som överstiger den nedre avståndsgränsen på 15 respektive 30 kilometer ska även utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter som har betalats i samband med arbetsresorna ingå i underlaget. En skattskyldig bör ha rätt till skattereduktion för den del av de sammanlagda utgifter som överstiger 8000 kronor.

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 promemorian anser vi att gränsbeloppet om 8 000 kronor är lämpligt och rimligt eftersom kostnadernas skatterättsligt egentligen är privata levnadsomkostnader.

Arbetsresor vid sjukdom eller funktionsnedsättning

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att avdraget för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil i samband med ålder, sjukdom eller funktionsnedsättning avskaffas och ersätts och att skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning är tvungna att använda egen bil eller förmånsbil har rätt till skattereduktion för skäligena utgifter för arbetsresor samt att underlaget för skattereduktion består av summan av skäligena utgifter för arbetsresor under beskattningsåret och att skattereduktionen uppgår till 30 procent av underlaget till den del som överstiger 11 000 kronor under beskattningsåret.

Skatteförfarandet

Svensk Kollektivtrafik är även positiv till förslagen om att en begäran om skattereduktion ska göras i inkomstdeklarationen för det beskattningsår då arbetsresorna har gjorts. För att göra det möjligt för Skatteverket att fastställa underlag, för att kunna bedöma rätten till den nu föreslagna skattereduktionen, bör inkomstdeklarationen därför också innehålla de uppgifter som behövs för att beräkna reduktionen, därför ställer vi oss även positiva till att den som begär skattereduktion ska lämna uppgift om underlaget för skattereduktionen i inkomstdeklarationen.



2022-01-07

Ikraftträdandebestämmelser

Finansdepartementet skriver i promemorian att enligt Skatteverkets beräkningar uppgick skattefelet till 1,8 miljarder kronor per år 2014–2016 och att det därför är angeläget att reglerna träder i kraft så snart som möjligt. Som redan nämnts har Skatteverket gjort nya analyser som visar att fusket och felen med reseavdrag är betydligt mer omfattande. Enligt Skatteverkets senaste beräkning i [Skattefelsrapport 2020](#) kostar fusket och felen med reseavdrag 2,4 miljarder kronor per år i uteblivna skatteintäkter. Vi ställer oss därför bakom förslaget om att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023 och att de nya bestämmelserna tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

Reseavdragskommitténs förslag

När det gäller förslagen från reseavdragskommittén betänkande där Finansdepartementet delar kommitténs förslag och bedömningar och inte föreslår någon ändring vill vi hänvisa till [Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående reseavdragskommittén betänkande Skattelättnader för arbetsresor – En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#).

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD