



**PM
FÖRSLAG TILL REFORMERAT RESEAVDRAG
2019**



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

PM

Förslag till reformerat reseavdrag

Uppdaterad 2019-06-12

Förord

Utifrån regeringens direktiv till Reseavdragskommittén har Svensk Kollektivtrafik tagit fram ett förslag reformerat reseavdrag. Förslaget är en vidareutveckling av vårt *Förslag från Svensk Kollektivtrafik Avståndsberoende reseavdrag* som presenterades i november 2016.

PM:et har skrivits av Lars Sandberg, analytiker på Svensk Kollektivtrafik. Han har tidigare bl.a. arbetat som trafikkonsult. På WSP var han projektledare för rapporten *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?*

För att ytterligare underlätta för man ska kunna bo och verka i hela landet har vi uppdaterat våra förslag på detta område.

Stockholm den 14 juni 2019

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

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1. Regeringens direktiv till Reseavdragskommittén.....	6
2. Reseavdragets syfte	7
3. Gynna resor med låga utsläpp	8
4. Underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet.....	9
5. Bidra till regionförstoring och rörlighet på arbetsmarknaden	15
6. Minska skattefelet och gör systemet enklare att kontrollera	16
7. Reseavdraget ur ett jämställdhetsperspektiv	17
8. Överkompensation och underkompensation	18
9. Förslaget ska rymmas inom befintlig finansiell ram.....	20

Sammanfattning

Svensk Kollektivtrafiks analys visar att dagens reseavdrag har blivit ohållbart. Genom att avdraget favoriserar arbetspendling med bil framför kollektivtrafik ökar reseavdraget utsläppen av växthusgaser och gör avdraget ekologiskt ohållbart. Det omfattande fusket med tidsvinstregeln har gjort avdraget ekonomiskt ohållbart. Att reseavdrag i första hand görs av högavlönade män i storstadsregionernas utkanter har gjort det geografiskt ohållbart. Detta förstärks av att reseavdraget sänker skatten mer för höginkomsttagare än för låginkomsttagare. 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 ohållbart, utan även socialt.

För att göra reseavdraget hållbart och samtidigt uppfylla det ursprungliga syftet med avdraget, att vidga människors arbetsmarknadsregioner har Svensk Kollektivtrafik tagit fram ett förslag som uppfyller de krav som regeringen ställde i direktiven till Reseavdragsutredningen: 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.

Gynna resor med låga utsläpp och bidra till klimatmålet för transportsektorn 2030

- För att minska utsläppen av klimatgaser och andra utsläpp måste tidsvinstregeln tas bort och avdraget göras avståndsberoende och färdmedelsneutralt. Då kommer resenärer som arbetspendlar med buss, tåg och bil att behandlas lika.
- Det finns inga skäl att subventionera normallånga arbetsresor. Det ökar bara utsläppen. Avdrag bör bara få göras för arbetsresor som är längre än genomsnittet på 22 km. Den nedre avståndsgränsen bör därför höjas till 25 km
- I syfte att minska utsläppen ytterligare bör det införas en övre avståndsgräns som innebär att bara kostnader för resor upp till 70 km får dras av.

Underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet

- För att de regionala skillnaderna inte ska förstärkas bör dagens reseavdrag på 18,50 kr/mil ersättas av en skattereduktion på 6 kr/mil. En skattereduktion ger, till skillnad från ett avdrag, samma skattelättnad oberoende av inkomst. För dem som tjänar upp till ca 36 600 kr/månad blir reduktionen något mer värd än dagens reseavdrag.
- 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.
 - Personer med bristande kollektivtrafik bör få en högre skattereduktion, 7 kr/mil. Det motsvarar 21,50 kr/mil med dagens reseavdrag.
 - Avstånden är ofta längre i landsbygden, men arbetsresorna i många fall kortare i landsbygden än i övriga landet. I glesbefolkade regioner är en genomsnittlig

arbetsresa 17 km, därför bör den nedre avståndsgränsen vara 20 km för personer med bristande kollektivtrafik.

- Eftersom det även finns personer som arbetspendlar mycket långt i landsbygden bör den övre avståndsgränsen inte gälla för personer med bristande kollektivtrafik.

Bidra till regionförstoring och underlätta rörligheten på arbetsmarknaden

- För att det reformerade reseavdraget ska fortsätta att bidra till regionförstoring och ökad rörlighet på arbetsmarknaden är det viktigt att skattereduktionen är minst 6 kr/mil, dvs. ligger på minst samma nivå som i dag för personer som tjänar upp till 36 600 kr/månad. Bidraget till regionförstoring och rörlighet på arbetsmarknaden ökar ju mer generös skattereduktionen är.

Minska skattefelet och vara enklare att tillämpa, administrera och kontrollera än dagens avdrag

- Tidsvinstregeln måste tas bort och dagens reseavdrag måste ersättas med ett avståndsberoende system för att det omfattande fusket ska minska. Då blir det tämligen okomplicerat för Skatteverket att beräkna och kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen, och därmed skattereduktionens storlek.
- För att det ska bli möjligt för Skatteverket att kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetet bör arbetsgivare i kontrollbeskedet rapportera in arbetsplatsens adress till Skatteverket.
- I syfte att göra systemet enklare att tillämpa för den skattskyldige och enklare att administrera och kontrollera för Skatteverket bör en schablon i flera intervall för antalet arbetade dagar per år införas.

1. Regeringens direktiv till Reseavdragskommittén

I december 2017 tillsatte regeringen en kommitté som ska analysera och lämna förslag på ett förändrat reseavdrag. Enligt regeringens direktiv¹ ska Reseavdragskommittén undersöka hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats bör omarbetas för att

- *Gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samt bidra till klimatmålet för transportsektorn 2030*
- *Minska skattefelet (skillnaden mellan de fastställda och de teoretiskt riktiga beloppen för skatter och avgifter)*
- *Vara enklare än nuvarande system att tillämpa, administrera och kontrollera*
- *Bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden*
- *Underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.*

Kommittén ska även analysera

- *Hur en förändring av avdragsrätten kan förväntas påverka möjligheten att bo och arbeta i glesbygd och hur det förväntas påverka människors val av bostadsort och arbetsplats samt resmönster samt hur förändrade regler påverkar de personer som är bosatta på en ort där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade. Inom ramen för denna analys ska kommittén överväga om det är lämpligt att införa ett extra avdrag för de skattskyldiga som kan komma att underkompenseras om reseavdraget görs avståndsbaserat. Detta bör främst gälla skattskyldiga som i dag yrkar avdrag för resor till och från arbetet och som är bosatta eller arbetar i områden med begränsad kollektivtrafik.*
- *Hur ett avståndsbaserat reseavdrag bör utformas och bedöma lämpligheten av ett sådant system. Utgångspunkten för ett avståndsbaserat system är att det är ett färdmedelsneutralt avdrag utan koppling till faktiska biljett- eller bilkostnader.*
- *Hur en förändring av avdragsrätten kan förväntas påverka lokaliseringsmönster, transportbehov och förutsättningar för arbetsresor med kollektivtrafik och cykel.*
- *Hur antal arbetsdagar ska beräknas*
- *Om det bör finnas en nedre beloppsgräns över vilken utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen får dras av, om det ska finnas en övre gräns för avdragsrätt. Kommittén ska också lämna förslag om en lämplig minsta gräns för vilket avstånd mellan bostad och arbetsplats som kvalificerar för ett avdrag, med hänsyn till klimat och hälsoaspekter. I uppdraget ingår även att utreda nivån för avdragsrätten per kilometer.*
- *Ett avståndsbaserat reseavdrag kan även medföra att vissa skattskyldiga kommer att få ett avdrag som överstiger de faktiska kostnaderna (överkompensation), medan det för andra är fråga om en förlust i förhållande till de faktiska kostnaderna (underkompensation). Kommittén ska analysera hur en eventuell över- eller underkompensation ska bedömas och hanteras inom ett avståndsbaserat reseavdragssystem.*

¹ Kommittédirektiv Ett förändrat reseavdragssystem, Dir. 2017:134

- En förändring av avdragsrätten ska även *belysas ur ett jämställdhetsperspektiv*.
- *Förslaget* som kommittén lämnar ska rymmas inom det befintliga reseavdragets offentligfinansiella ram.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2019.

2. Reseavdragets syfte

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.²

Reseavdrag infördes i Sverige redan under 1920-talet. I propositionen som föregick införandet skrev regeringen att skäligen 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.³ 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.

Om styrmedel inte är optimalt utformade kan det leda till att ge resenärer och medborgare fel signaler, generera ineffektiva resmönster och styra bort från övergripande mål. Detta genom att exempelvis ge ekonomiska incitament till ökat bilresande snarare än ökad tillgänglighet. Detta kan vara negativt för tillväxten genom att bidra till trängsel och genom att den i sig motiverade tillgänglighetsförbättringen blir omotiverat dyr.⁴

Vår slutsats är 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: 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.

² WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

³ Regeringens proposition 1927:102

⁴ WSP (2019) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten

3. Gynna resor med låga utsläpp

Reseavdragskommittén ska undersöka hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats bör omarbetas för att gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samt bidra till klimatmålet för transportsektorn 2030.

Dagens reseavdragsregler favoriserar arbetspendling med bil framför kollektivtrafik. Effekten har blivit att nio av tio som gör reseavdrag reser till arbetet med bil. Jämfört med sex av tio av alla som arbetspendlar.

WSP:s analys visar att dagens reseavdrag ökar arbetspendlingen med bil, minskar kollektivtrafikresandet och gör att människor bosatt sig längre bort från sina jobb. Analyserna 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. Om reseavdraget tas bort skulle utsläppen av koldioxid från arbetsresor minska med 16 procent i Mälardalen och Norrland och energianvändningen sjunka med över tio procent.

Detta är lågt räknat. När miljöeffekterna beräknades antog WSP att kollektivtrafiken behöver byggas ut för att kunna ta emot de nya kollektivtrafikresenärerna – i själva verket skulle en stor del få plats i den befintliga kollektivtrafiken. Inte heller att människor i högre utsträckning skulle bosätta sig närmare sina arbeten och på platser där det finns bättre kollektivtrafik om avdraget tas bort räknades in i miljökonsekvenserna.⁵

Förslag

För att minska utsläppen av klimatgaser och andra utsläpp av luftföroreningar måste tidsvinstregeln tas bort och avdraget göra avståndsberoende. Då kommer resenärer som arbetspendlar med buss, tåg och bil att behandlas lika. Dessutom minskar problemet med att fusket med tidsvinstregeln 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.

WSP:s analyser har visat att ett avståndsberoende avdrag, enligt norsk modell, skulle öka den genomsnittliga tillgängligheten till arbeten, minska persontransportarbetet med bil och öka kollektivresandet betydligt, liksom minska koldioxidutsläppen.

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 på 22 km.⁶ Det finns inga skäl att reseavdraget subventioner normallånga arbetsresor. Det ökar bara utsläppen. Den nedre avståndsgränsen bör därför höjas från 5 km för bil och 2 km för kollektivtrafik till att bara arbetsresor som är längre än 25 km får dras av. För att minska utsläppen ytterligare bör det införas en övre avståndsgräns som innebär att bara kostnader för resor upp till 70 km får dras av. Dessa förslag kommer att bidra till uppfyllandet av klimatmålet för transportsektorn 2030.

⁵ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

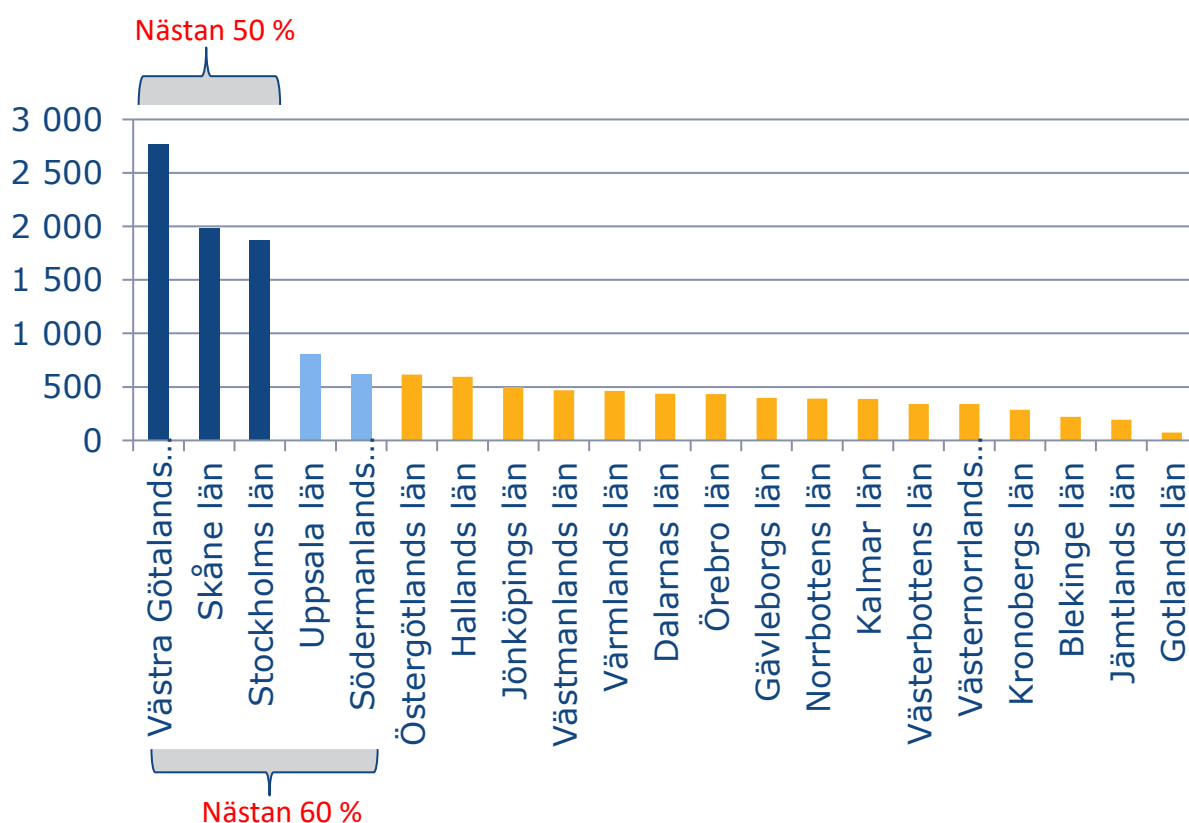
⁶ Svensk Kollektivtrafik (2016) Förslag från Svensk Kollektivtrafik Avståndsberoende reseavdrag

4. Underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet

I direktiven skrev regeringen att reseavdragskommittén ska undersöka hur reseavdraget bör omarbetas för att underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade. Kommittén ska även bl.a. analysera hur en förändring av avdragsrätten kan förväntas påverka *möjligheten att bo och arbeta i glesbygd*. Inom ramen för denna analys ska kommittén överväga om det är lämpligt att införa ett *extra avdrag för de skattskyldiga* som kan komma att underkompenseras om reseavdraget görs avståndsbeserat. Detta bör främst gälla skattskyldiga som i dag yrkar avdrag för resor till och från arbetet och *som är bosatta eller arbetar i områden med begränsad kollektivtrafik*.

År 2017 gjorde ca 900 000 personer reseavdrag, till ett sammanlagt belopp på 14,2 miljarder kr, vilket medför ett skattebortfall på totalt 6 miljarder kr⁷.

Tidigare fanns det en utbredd uppfattning om att reseavdrag framför allt görs i glesbygdsområden. Detta stämmer inte. WSP har i en analys visat att reseavdrag framförallt görs av högavlönade män i storstadsregionernas utkanter.⁸ De genomsnittligt högsta avdragen görs i Södermanlands och Uppsala län. Reseavdrag är vanligast i Hallands och Uppsala län.⁹



Figur 1 Totalsumma avdraget belopp per län 2017, miljoner kr

Att reseavdraget till stor del är ett storstadsavdrag blir särskilt tydligt om man ser på kostnaderna för avdraget (sammanlagt avdraget belopp). Nästan hälften av kostnaderna för avdraget går till Västra

⁷ Skattebortfallet gäller för år 2019 enligt Regeringens skrivelse 2018/19:98 Redovisning av skatteutgifter 2019

⁸ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

⁹ SCB:s statistikdatabas: Inkomst av tjänst

Götalands, Skåne och Stockholms län (6,6 miljarder kr/år). Räknar man in Uppsala och Södermanlands län står storstadsregionerna för omkring 60 procent av kostnaderna (8 miljarder kr/år), medan bara 18 procent går till skogslänen (2,6 miljarder kr/år).

WSP:s analyser visar att reseavdrag ökar tillgänglighet till arbeten, men det ger nästan ingen förbättring av tillgängligheten där den är som sämst, som i Norrlands inland. Dessutom är effekten generellt större i Mälardalen än i Norrland.¹⁰

Till detta kommer att reseavdraget 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.¹¹ Eftersom lönenivåerna är högre i storstadsregionerna förstärker reseavdraget de regionala skillnaderna i landet. Detta sammantaget gör dagen reseavdrag geografiskt ohållbart.

För att förbättra möjligheterna att bo och arbeta i glesbygd behöver man vid reformeringen av reseavdraget utgå från hur resmönstren ser ut vid arbetsresor i glesbygd. Det mest utmärkande vid pendlingen i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner är att arbetsresorna i genomsnitt är kortare i kilometer (13 - 17 km) än såväl genomsnittet i hela riket (22 km) som i kommuner med omfattande arbetspendling (20 - 29 km).¹²

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.

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. Det förefaller istället vara ett U-format samband mellan geografisk täthet och resvolym, och boende i glesbygd behöver inte per automatik resa längre än boende i storstäder.

Trafikanalys framhåller också att det finns skillnader mellan större och mindre kommuner i dessa två län. De större kommunerna har en betydligt större andel medellånga resor, medan mindre kommuner har en större andel långa resor. En sak som de större och mindre kommuner i Norrbotten och Västerbotten har gemensamt är att en relativt stor andel av arbetsresorna är korta. Ungefär 50 procent av arbetsresorna är 5 kilometer eller kortare. I övriga Sverige ligger denna andel på ungefär 35 procent. Det tyder på en hög koncentration av boende och arbetsplatser i kommunerna i de två länen. Arbetsresorna i de två länen är i genomsnitt kortare än vad de är i riket i övrigt.

När det gäller medellånga arbetsresor är knappt 40 procent av arbetsresorna för personer i större orter i Norrbotten och Västerbotten mellan 5 och 25 kilometer, vilket nästan är i nivå med landet i

¹⁰ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

¹¹ [Skatteverket](#)

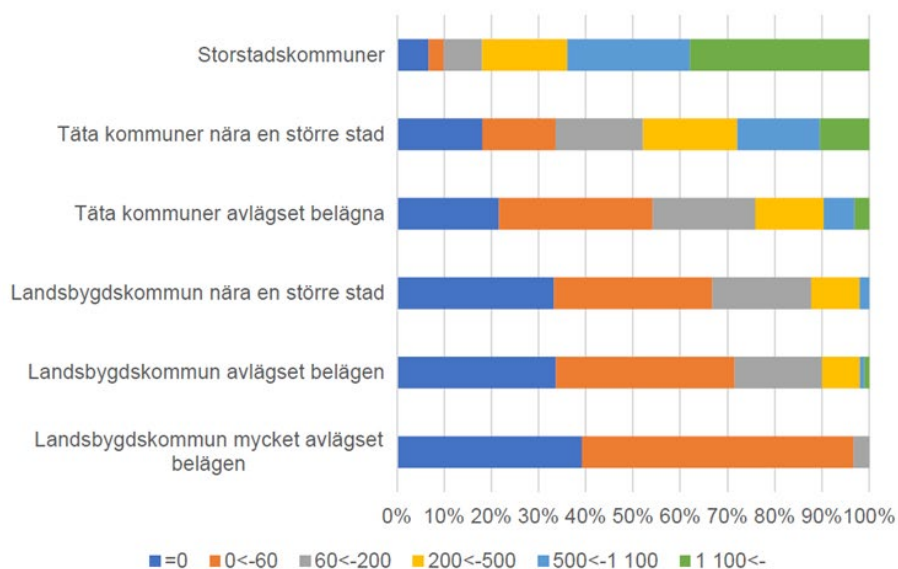
¹² RVU Sverige 2013-14, Skatteverket (2015) Skatter i Sverige. Skattestatistisk årsbok 2015

övrigt. För mindre kommuner i Norrbotten och Västerbotten är andelen 24 procent inom det intervallet. De mindre orterna har även en större andel långa resor.

Med tanke på att en väldigt stor andel av arbetsresorna är korta eller medellånga för personer i de större kommunerna i Norrbotten och Västerbotten är det inte överraskande att medelavståndet är kortare för dem. Även för befolkningen i mindre kommuner i Norrbotten och Västerbotten, där andelen korta arbetsresor är relativt hög såväl som andelen långa, är medelavståndet per arbetsresa kortare än för personer utanför Norrbotten och Västerbotten.¹³

Det finns ingen allmänt vedertagen definition av när kollektivtrafik saknas och när den är begränsad eller bristfällig. Att kollektivtrafik saknas kan tyckas enkelt att avgöra, men för att kunna använda avsaknad av kollektivtrafik som utgångspunkt för reseavdrag måste regering och riksdag bestämma upp till vilket avstånd till hållplats från hemmet och arbetet som det saknas kollektivtrafik. I dagens regelverk om reseavdraget är denna sträcka två kilometer.

Enligt analyser från Trafikanalys saknar mellan 33 och 39 procent av befolkningen i landets landsbygdskommuner helt kollektivtrafik på hållplatser som ligger upp till 1,4 km från hemmet och ytterligare mellan 30 och 55 procent har färre än 60 avgångar.¹⁴



Figur 2 Befolkningens fördelning när det gäller antal avgångar per kilometerruta där personen bor¹⁵

Begränsad kollektivtrafik kan definieras på tre sätt

1. Att kollektivtrafiken är ett sämre alternativ än bil. Dagens **tidsvinstregel** bygger på tanken att det i många fall går snabbare att resa med bil än kollektivtrafik
2. Att kollektivtrafiken är svår att använda vid arbetspendling. De faktorer som kan göra kollektivtrafiken svår att använda är **antal turer och avstånd till hållplats**.

¹³ Trafikanalys (2013) Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys. Rapport 2013:5

¹⁴ [Trafikanalys \(2018\) Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen. Rapport 2018:14](#)

¹⁵ Trafikanalys bearbetning av data från SCB och Samtrafiken, [Trafikanalys \(2018\) Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen. Rapport 2018:14](#)

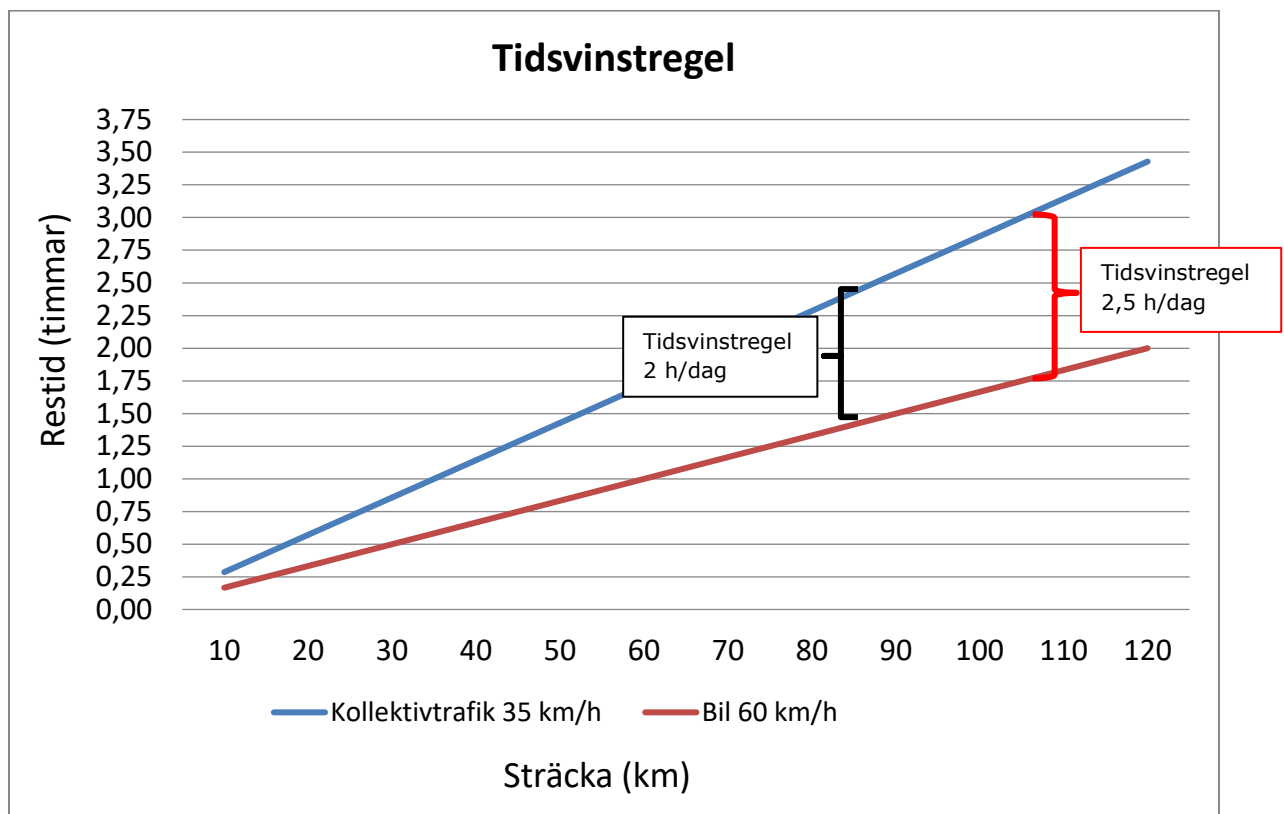
3. Att man utifrån vissa principer beslutar att **vissa geografiska områden har begränsad kollektivtrafik.**

Tidsvinstregeln

För att få göra avdrag för bilresor krävs bl.a. att den skattskyldige regelmässigt gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar för fram- och återresan genom att använda bil istället för kollektivtrafik. Vid beräkning av tidsvinsten ska hänsyn även tas till den tid som går åt för att leta efter parkeringsplats och gå till och från parkeringen och hur mycket trafik det är på vägen när resan görs.¹⁶

En fördel med tidsvinstkravet är att kravet är enkelt att införa i eftersom regelverket används i dag, men det finns även flera nackdelar med tidsvinstkravet. 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. Se vidare kapitel 6.

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.



Figur 3 Sträckor som inkomsttagare måste arbetspendla för att olika nivåer på tidsvinstregeln ska uppfyllas

¹⁶ Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2016. SKV A 2015:25 Inkomstbeskattning. Utkom från trycket den 27 november 2016

Ett räkneexempel. Medelhastigheten för arbetsresor i mindre kommuner i Norrbottens och Västerbottens län är enligt Trafikanalys ca 35 km/h för kollektivtrafik och 60 km/h för personbil.¹⁷ Under förutsättning att den skattskyldige inte fuskar med reseavdraget måste den skattskyldige, som diagrammet visar, arbetspendla ca 85 km eller mer för att uppfylla dagens tidsvinstregel på 2 timmar per dag (ca en timme enkel väg), med en restid på minst en och tjugo minuter i varje riktning.

Om tidsvinstregeln skärps till exempelvis 2,5 timmar (ca en timme och en kvart åt varje håll) måste personen istället arbetspendla ca 105 km eller mer, med en restid på minst en timme och 45 minuter. Om tidsvinstregeln skärps till 3 timmar blir sträckan och restiden ännu längre. Samtidigt som en genomsnittlig arbetsresa i glesbefolkade regioner är 17 km med en restid på i snitt 33 minuter.¹⁸

KTH har pekat på att den övre gränsen för restiden vid daglig arbetspendling för de flesta ligger på cirka en timmes restid. Det beror på människans tidsbudget: Man ska stiga upp på morgonen, äta frukost, åka till jobbet, arbeta åtta timmar, åka tillbaka hem, kanske handla, äta middag och vara med familjen eller koppla av. Då är en timmes restid vad de flesta orkar med under en längre tidsperiod.¹⁹

Med andra ord medför tidsvinstregeln att mycket få personer i landsbygd kommer att kunna ta del av det extra avdraget eftersom det är mycket få personer som gör så långa arbetsresor i landsbygd. Den dåliga träffsäkerheten och omfattande fusket med tidsvinstregeln gör i sin tur att kompensationsmodellen inte upplevs rättvis och därför har mycket låg legitimitet.

Som Trafikanalys statistik visar har 33 - 39 procent av de som bor i landsbygdskommuner inga kollektivtrafikavgångar upp till 1,4 km från hemmet. Finns det ingen kollektivtrafik går det inte att göra någon tidsvinst för bil jämfört med kollektivtrafik. För dem som helt saknar kollektivtrafik behövs det en särskild regel.

Områden med begränsad kollektivtrafik

Det är fullt möjligt att utifrån någon eller några principer besluta att vissa områden (hela regioner, vissa kommuner eller något annat geografiskt område) har begränsad kollektivtrafik eller att de av andra anledningar bör kompenseras med extra avdrag, t.ex. det genomsnittliga antalet avgångar med kollektivtrafiken ligger under en viss nivå eller att restid till närmaste större tätort överstiger en viss nivå.

Fördelen med att införa extra reseavdrag i vissa geografiska områden i syfte att förbättra möjligheterna att bo och verka i hela landet är att systemet blir enkelt att tillämpa för den skattskyldige och enkelt för Skatteverket att kontrollera och administrera. Men även här är nackdelen att träffsäkerheten blir låg för att uppnå målet om att förbättra förutsättningarna för att bo och arbeta i landsbygd.

Träffsäkerheten blir låg av två orsaker, dels eftersom det i samtliga län och många kommuner med bristfällig kollektivtrafik finns tätorter med väl utbyggd kollektivtrafik, och dels att kollektivtrafiken kan vara bristfällig även i andra områden än de som pekas ut som kompensationsområden. Den

¹⁷ Trafikanalys (2013) Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys. Rapport 2013:5. I övriga Sverige ligger medelhastigheten på ca 48 km/h för bil och 29 km/h för kollektivtrafik

¹⁸ RVU Sverige 2013-14

¹⁹ KTH (2015) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2015

dåliga träffsäkerheten gör i sin tur att det finns en risk att kompensationsmodellen inte upplevs rättvis och därför får låg legitimitet.

Det är också möjligt att kompensera områden inom ramen för reseavdraget utifrån principer som ligger utanför transportsystemet, även om det inte överensstämmer med direktiven till Reseavdragskommittén, som exempelvis kommun med minskande befolkning, vissa stödområden, t.ex. stödområde A och B²⁰ eller Jordbruksverkets områden för kompensationsstöd²¹. Detta kan öka träffsäkerheten när det gäller att förbättra möjligheterna att bo och arbeta i landsbygd. Däremot finns det risk att personer som bor eller arbetar i områden med relativt väl utbyggd kollektivtrafik blir kompenserade och att personer som jobbar och bor där kollektivtrafiken är bristfällig på andra platser än i kompensationsområdena inte blir kompenserade.

Antal turer och avstånd till hållplats

Som redan nämnts finns det två faktorer som kan göra kollektivtrafik svår att använda vid arbetspendling, dels att avståndet till hållplats från hemmet respektive arbetet är för långt och dels att antal turer i respektive riktning under vardagar är för litet.

I forskningslitteraturen anger man ofta 400 meter till hållplats är en acceptabel standard i busstrafik.²² I FN:s Agenda 2030 finns ett förslag om att använda 0,5 km som tröskel för vad som räknas som "convenient access to public transport". SCB, som analyserat hur målen och indikatorerna i Agenda 2030 ska kunna följas upp, har därför föreslagit att Sverige ska mäta andelen personer som har kollektivtrafik inom en halv kilometers avstånd.²³

Trafikanalys har som redan nämnts analyserat antal kollektivtrafikavgångar från hållplatser som ligger upp till 1400 meter från hemmet (se *Figur 2*).

Skatteverkets allmänna råd om reseavdrag innehåller regler om avstånd till hållplats och antal turer för att få göra avdrag för bil oberoende av tidsvinst. Enligt dessa regler behöver den skattskyldige inte ta hänsyn till tidsvinstregeln om det saknas kollektivtrafik på en sammanhängande sträcka mellan exempelvis bostaden eller arbetet och hållplatsen. En rimlig tolkning av dagens regler är att det räcker med en kollektivtrafikavgång i varje riktning för att Skatteverket ska anse att det är möjligt att arbetspendla med kollektivtrafiken och att tidsvinstregeln därför ska tillämpas.

Förslag

För att de regionala skillnaderna inte ska förstärkas av reseavdraget bör sänkningen av skatten begränsas till 30 % av det avdragna beloppet.²⁴ Reseavdraget på 18,50 kr/mil bör därför ersättas av en skattereduktion på 6 kr/mil. En skattereduktion ger, till skillnad från ett avdrag, samma skattelättnad oberoende av inkomst. För dem som tjänar upp till ca 36 600 kr/månad blir reduktionen något mer värd än dagens reseavdrag.

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

²⁰ [Tillväxtverkets webbsida om Regionalt investeringsstöd](#)

²¹ [Jordbruksverkets webbsida om kompensationsstöd](#)

²² Dickinson och Wretstrand (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt

²³ Indikator 11.2.1 Proportion of population that has convenient access to public transport, by sex, age and persons with disabilities, [SCB \(2017\) Statistisk uppföljning av Agenda 2030](#).

²⁴ Svensk Kollektivtrafik (2016) Förslag från Svensk Kollektivtrafik Avståndsberoende reseavdrag

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.

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.

Avstånden är ofta längre i landsbygden, men som nämndes i kapitel 4.2 är arbetsresorna i många fall kortare i landsbygden än i övriga landet. I glesbefolkade regioner är en genomsnittlig arbetsresa 17 km,²⁵ därför bör den nedre avståndsgränsen 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.²⁶

5. Bidra till regionförstoring och rörlighet på arbetsmarknaden

Det reformerade reseavdraget ska bidra till regionförstoring och ökad rörlighet på arbetsmarknaden enligt direktiven till utredningen.

Tanken med reseavdraget är, som redan nämnts, 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.²⁷ Detta är i sin tur en viktig faktor för att de lokala arbetsmarknaderna ska fungera väl och för den ekonomiska tillväxten i stora delar av Sverige.²⁸

WSP analyser visar att reseavdrag ökar tillgänglighet till arbeten, men det ger nästan ingen förbättring av tillgängligheten där den är som sämst, som i Norrlands inland. Dessutom är effekten generellt större i Mälardalen än i Norrland. Tillgänglighetsökningen är dock ganska liten, särskilt med tanke på att reseavdraget subventionerar resandet med 6 miljarder kr varje år²⁹. Om reseavdraget togs bort skulle tillgänglighet till arbetsplatser minska med 1 procent i Mälardalen och 1,3 procent i Norrland. Det innebär, omvänt, att reseavdragen i sin nuvarande form bidrar till att öka tillgängligheten med 1 procent i Mälardalen och 1,3 procent i Norrland. Konsultföretagets analyser visar dessutom att ett avståndsberoende avdrag enligt norsk modell skulle öka den genomsnittliga tillgängligheten till arbeten, minska persontransportarbetet med bil och öka kollektivresandet betydligt.³⁰

²⁵ RVU Sverige 2013-14

²⁶ Uppdaterat förslag, juni 2019

²⁷ WSP (2019) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten

²⁸ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

²⁹ Regeringens skrivelse 2018/19:98 Redovisning av skatteutgifter 2019

³⁰ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt? Den norska reseavdragsmodellen beskrivs i rapporten.

Förslag

Eftersom reseavdraget ökar människors tillgänglighet till arbetsplatser bör reseavdraget inte avvecklas utan göras avståndsberoende och färdmedelsneutralt så att det blir mer optimalt utformat och ger resenärerna rätt signaler utifrån de mål som regeringen satt upp för reformeringen: 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.

För att det reformerade reseavdraget ska fortsätta att bidra till regionförstoring och ökad rörlighet på arbetsmarknaden är det viktigt att skattereduktionen är minst 6 kr/mil, dvs. ligger på minst samma nivå som i dag för personer som tjänar upp till 36 600 kr/månad. Bidraget till regionförstoring och rörlighet på arbetsmarknaden ökar ju mer generös skattereduktionen är.

6. Minska skattefelet och gör systemet enklare att kontrollera

Ett av regeringens mål med reformeringen av reseavdraget är att minska skattefelet, dvs skillnaden mellan de fastställda och de teoretiskt riktiga beloppen för skatter och avgifter. Dessutom ska det reformerade systemet vara enklare att tillämpa, administrera och kontrollera än det nuvarande.

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.³¹ Enligt Skatteverket ligger andelen felaktiga reseavdrag fortfarande på omkring 50 procent.³²

Undersökningen 2003 visade att det beloppsmässiga skattefelet brutto uppgick till omkring 3,5 miljarder kr, vilket var ca 30 procent av det kostnaden för reseavdraget. Av detta belopp var omkring 100 miljoner till nackdel (överbeskattning) och ca 3,4 miljarder kr till fördel (den skattskyldige betalade för lite i skatt).³³ Det finns knappast något annat avdrag eller skatt som ligger ens i närheten av en så hög andel fusk.

Enligt undersökningen beräknades staten genom fuskets gå miste om 1,4 miljarder kr per år i förlorade skatteintäkter. Om kostnaderna för fuskets har ökat i samma omfattning som den totala kostnaden för reseavdraget så förlorar staten skatteintäkter på 1,7 miljarder kronor per år.³⁴ Ett fusk som inte bara kostar stora summor, utan även minskar legitimiteten och undergräver förtroendet för skattesystemet. Det omfattande fuskets gör dagens reseavdrag ekonomiskt ohållbar.

Att fuskets är så omfattande beror i första hand på att tidsvinstregeln – att man ska spara minst två timmar på att arbetspendla med bil i stället för kollektivtrafik – är mycket svår, för att inte säga omöjlig, för Skatteverket 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

³¹ Skatteverket (2005) Skatter i Sverige. Skattestatistisk årsbok 2005

³² Därför gör så många fel med reseavdragen i deklarationen, SVT Nyheter Sörmland, 30 mars 2019

³³ Skatteverket (2005) Skatter i Sverige. Skattestatistisk årsbok 2005

³⁴ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

parkeringen.³⁵ Dessutom innebär detta att ju svårare det blir att hitta parkeringsplats i landets större städer och ju mer trängsel det blir på vägnäten i och omkring de större städerna desto större möjligheter har man att göra reseavdrag för bil i dessa områden.

Eftersom närmare en miljon skattskyldiga gör reseavdrag varje år har Skatteverket ingen möjlighet att kontrollera alla avdrag. Om man ska nå framgång med kontroller måste myndigheten kontrollera 50 - 80 procent av alla yrkade reseavdrag och det går inte när avdragen är så stor.³⁶

Förslag

För att minska skattefusket med reseavdraget måste tidsvinstregeln tas bort genom att istället införa ett avståndsberoende system utan tidsvinstregel. Då blir det tämligen okomplicerat för Skatteverket att beräkna och kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen, och därmed skattereduktionens storlek.

Om tidsvinstregeln behålls i det reformerade reseavdragsystemet kommer fusket med det nuvarande reseavdraget att fortsätta. Fusket kommer inte att minska om tidsvinstregeln skärps till t.ex. 2,5 timmar eller 3 timmar eftersom skärpningen är så pass liten som 15 minuter respektive 30 minuter för en enkel resa och att Skatteverket fortfarande kommer att ha mycket svårt att kontrollera restidsvinsten. Som framgår av kapitel 4.3 leder en sådan skärpning till att färre personer som bor i landsbygd kan bli kompenserade för att de har bristfällig kollektivtrafik.

För att det ska bli möjligt för Skatteverket att kontrollera avståndet mellan bostaden och arbetet bör arbetsgivare 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.

I syfte att göra det reformerade systemet enklare att tillämpa för den skattskyldige och enklare att administrera och kontrollera för Skatteverket bör det dessutom införas en schablon i flera intervaller för antalet arbetade dagar per år.

7. Reseavdraget ur ett jämställdhetsperspektiv

Förändringen av reseavdraget ska enligt direktiven till utredningen belysas ur ett jämställdhetsperspektiv.

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.³⁷

Till detta kommer att reseavdraget 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

³⁵ Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2016. SKV A 2015:25 Inkomstbeskattning.

³⁶ Därför gör så många fel med reseavdragen i deklarationen, SVT Nyheter Sörmland, 30 mars 2019

³⁷ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

procent av det avdragna beloppet, medan skatten sänks med ungefär 55 procent av avdragsbeloppet för dem som tjänar över 638 600 kronor per år.³⁸

Ett räkneexempel. Två personer med olika inkomst gör reseavdrag på 10 000 kr. För den som tjänar över 53 200 kr per månad sänks skatten med 5 500 kr, medan personen som tjänar under 36 600 kr per månad bara får 3 000 kr i sänkt skatt.

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

Förslag

För att öka jämställdheten mellan könen, minska de regionala skillnaderna och minska skillnaderna mellan låg- och höginkomsttagare bör sänkningen av skatten begränsas till 30 % av det avdragna beloppet.³⁹ Reseavdraget på 18,50 kr/mil bör därför ersättas av en skattereduktion på 6 kr/mil. En skattereduktion ger, till skillnad från ett avdrag, samma skattelättnad oberoende av inkomst. För dem som tjänar upp till ca 36 600 kr/månad blir reduktionen något mer värd än dagens reseavdrag.

8. Överkompensation och underkompensation

I direktiven skrev regeringen att ett avståndsbaserat reseavdrag kan medföra att vissa skattskyldiga kommer att få ett avdrag som överstiger de faktiska kostnaderna (överkompensation), medan det för andra är fråga om en förlust i förhållande till de faktiska kostnaderna (underkompensation). Kommittén ska därför analysera hur en eventuell över- eller underkompensation ska bedömas och hanteras inom ett avståndsbaserat reseavdragssystem.

I dagens reseavdragssystem, liksom i ett reformerat system, blir olika personer i olika utsträckning kompenserade för sina faktiska kostnader. Med dagens regelverk om reseavdraget beror kompensationen på följande faktorer:

- Den nedre avståndsgränsen gör att korta arbetsresor inte kompenseras.
- Beloppsgränsen om att avdrag bara får göras för de kostnader som överstiger 11 000 kr gör resor som kostar mindre än denna summa, i många fall kollektivtrafikresor, inte blir kompenserade. Nivån är vald för att kollektivtrafikresenärer i Stockholms län inte ska kunna göra reseavdrag.⁴⁰ Dessutom innebär beloppsgränsen i praktiken att det den som har arbetsresor som är kortare än 13 km enkel väg inte kompenseras.⁴¹
- Som underlag för reseavdrag för resor med kollektivtrafik används de faktiska biljettkostnaderna, medan för resor med bil används ett schablonbelopp på 18,50 kr per mil. När schablonbelopp används av förenklingsskäl och kostnaderna, för bl.a. bensin- och diesel, varierar blir det av naturliga skäl svårt att hålla kompensationen på samma nivå över tid.

³⁸ [Skatteverket](#)

³⁹ Svensk Kollektivtrafik (2016) Förslag från Svensk Kollektivtrafik Avståndsberoende reseavdrag

⁴⁰ Finansdepartementet (2016) Höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet

⁴¹ Beräknat på 226 arbetsdagar per år

- Avdragsbeloppet för bil är 18,50 kronor/mil och beloppet ska enligt direktiven täcka de milbundna kostnaderna, dvs. drivmedel, reparationer, service, däck och milberoende värdeminskning.⁴² Vilka kostnader som ska täckas har varierat under åren. Exempelvis beslutades 1983 att avdraget för bil per mil skulle beräknas på grundval av genomsnittskostnaderna för en mindre bil.⁴³
- Reseavdraget i dag är mer värt för höginkomsttagare än för personer med lägre inkomster⁴⁴. Det innebär att reseavdraget i högre grad täcker höginkomsttagares kostnader jämfört med låginkomsttagares trots att en höginkomsttagare rimligen inte har högre kostnader än en person med lägre inkomster för samma bilmodell som körs på samma sträcka.

I vårt förslag påverkas kompensationen även av ytterligare faktorer:

- Schablon med flera intervaller för antalet arbetade dagar per år bör användas för att systemet ska bli enklare att tillämpa, administrera och kontrollera. Detta innebär att den som då och då arbetar hemifrån och därför inte har några resekostnader kommer att bli överkompenserad för de dagar personen arbetar hemifrån.
- I vårt förslag till avståndsberoende skattereduktion ska ett schablonbelopp på 6 kr/mil användas för såväl bil som kollektivtrafik. Detta medför att skatten sänks lika mycket för alla, oavsett om personen har hög eller låg inkomster.

Som dessa punkter visar går det inte på ett enkelt sätt avgöra i vilken utsträckning som olika personer blir kompenserade för sina faktiska kostnader med dagens system och med vårt förslag till reform. För att avgöra detta skulle det behövas en omfattande fördelningsanalys av i vilken grad olika grupper blir kompenserade för sina kostnader.

Det går dock att dra några slutsatser. Liksom med dagens reseavdrag kommer personer som arbetspendlar med elbil eller laddhybrid att få större skattereduktion än vad resorna kostar med våra förslag. Antalet bilister som blir överkompenserade kommer att öka ju fler som arbetspendlar med elbil och laddhybrid. Även de som arbetar hemifrån då och då liksom personer som pendlar i regioner med lågt pris på månadskortet kan bli överkompenserade. Men att några blir överkompenserade måste vägas mot minskade klimatutsläpp, växande arbetsmarknadsregioner, minskat fusk och en mer generös skattereduktion i landsbygden.

Som konstaterats i kapitel 2 är inte syftet med reseavdraget att kompensera personer med höga kostnader, utan syftet med avdraget är att vidga människors arbetsmarknadsregioner. Om man har ett system som syftar till att fullt ut kompensera för de faktiska kostnaderna tar man samtidigt bort incitamenten för människor att minska sina kostnader genom att välja att arbetspendla med kollektivtrafiken eller köpa en mer bränslesnål bil, en eldriven bil eller en laddhybrid osv. Istället för att kompensera för faktiska kostnader bör reseavdraget utformas så att det ger resenärer rätt signaler, genererar effektiva resmönster och styr mot målen om att minska utsläppen, underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet, stimulera regionförstoringen och minska fusk med

⁴² Kommittédirektiv Ett förändrat reseavdragssystem Dir. 2017:134

⁴³ Prop. 1983/84:68 om vissa avdrag för kostnader för intäkternas förvärvande

⁴⁴ [Skatteverket](#)

avdraget. Dessutom bör det reformerade avdraget vara enklare att tillämpa, administrera och kontrollera än dagens avdrag.

9. Förslaget ska rymmas inom befintlig finansiell ram

Enligt direktiven ska förslagen rymmas inom det befintliga reseavdragets offentligfinansiella ram. Reseavdraget leder i dag till ett totalt skattebortfall på 6 miljarder kr år 2019. Om inte reseavdraget reformeras beräknas kostnaderna stiga till 6,1 miljarder kr 2020 och 6,3 miljarder kr år 2021.⁴⁵

Det har inte varit möjligt för oss att kostnadsberäkna vårt förslag till reformerat reseavdrag, samtidigt är det viktigt att framhålla att förslagen leder till både ökade och minskade kostnader. Å ena sidan ökar kostnaderna när fler kollektivtrafikresenärer får möjlighet att göra skattereduktion än vad som är möjligt med dagens avdragsregler.

Å andra sidan sänks kostnaderna genom:

- Höjningen av den nedre avståndsgränsen till 25 kilometer. Den nedre avståndsgränsen är i dag två kilometer för kollektivtrafik och fem kilometer för bil.
- Införandet av en övre avståndsgräns på 70 km.
- Att begränsa sänkningen av skatten till 30 procent av det avdragna beloppet genom att ersätta dagens reseavdrag med en skattereduktion på 6 kr/mil. En skattereduktion ger, till skillnad från ett avdrag, samma skattelättnad oberoende av inkomst. För dem som tjänar upp till 36 600 kr/månad blir reduktionen lika mycket värd som i dag, 18,50 kr/mil.
- När tidsvinstregeln tas bort kommer kostnaderna för fusk med reseavdraget att minska.

⁴⁵ Regeringens skrivelse 2018/19:98 Redovisning av skatteutgifter 2019



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Våra medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt. Svenska folket gör årligen 1,6 miljarder resor med våra medlemmars trafik. Det motsvarar 96 procent av landets busstrafik och 86 procent av landets tågtrafik.

www.svenskkollektivtrafik.se