

Sekretariatet  
Charlotte Funseth  
Tfn: 063-14 75 51  
E-post: charlotte.funseth@regionjh.se

2019-08-12

RS/533/2019

# Sammanfattning av remiss Betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. En avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor SOU 2019\_36

[Länk till hela remissen](#)

## Våra förslag i korthet

- Reseavdraget i sin nuvarande kostnadsbaserade form avskaffas.
- En avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) införs. Formen skattereduktion innebär att skattelättnaden blir oberoende av den skattskyldiges inkomst och marginals-katt.
- 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.
- 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 tränings-skatt 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.

## Bakgrund

Regeringen beslöt i december 2017 att tillsätta en kommitté som skulle undersöka och lämna förslag på ett förändrat reseavdragssystem. Det nuvarande regelverket har ansetts gynna storstadsområden och arbetsresande med bil jämfört med andra transportmedel, vilket inte premierar resor med låga utsläpp. Reglerna har även kritiserats för svårigheten att kontrollera att de skattskyldiga som yrkar avdrag för resor till och från arbetet uppfyller de krav som ställs för avdragsrätt. Ett flertal utredningar, t.ex. Miljömålsberedningen och den parlamentariska landsbygdskommittén, har behandlat det nuvarande systemet för reseavdrag och föreslagit förändringar av regelverket eller att det bör ses över.

Enligt direktiven ska vi undersöka hur systemet för reseavdrag bör omarbetas för att bättre gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare än nuvarande system att tillämpa, administrera och kontrollera. En utgångspunkt för förslaget till ett förändrat reseavdrag bör även vara att det ska bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden samtidigt som utformningen av reseavdraget bidrar till klimatmålen för transportsektorn 2030. I uppdraget ska det ingå en analys av hur ett avståndsbaserat reseavdrag kan utformas och kommittén ska bedöma lämpligheten med en sådan utformning.

Reseavdraget har funnits i drygt 100 år och är en del av den så kallade nettoinkomstbeskattningen. Avdraget baseras på kostnaderna för arbetsresan med viss schablonisering. Vår historiska kartläggning visar att reseavdraget har varit ifrågasatt under i stort sett hela dess existens. I många utredningar och propositioner har det framhållits att kostnader för resor mellan bostad och arbete egentligen är att betrakta som privata levnadskostnader som enligt skatterättsliga principer inte ska berättiga till avdrag vid inkomstbeskattningen. Att avdraget ändå har fått vara kvar som ett undantag har motiverats med att avdraget för vissa skattskyldiga har stor ekonomisk betydelse och kan ha ett visst samband med inkomsternas förvärvande.

Under de senaste decennierna har utredningar gjorts om en förändrad utformning av reseavdraget till att baseras på avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för kostnaden för resan. Dessa har dock inte hittills resulterat i några förändringar.

Omkring hälften av kartlagda OECD-länder saknar reseavdrag. Bland de länder som har någon form av reseavdrag varierar utformningen kraftigt. Ett reseavdrag liknande det i Sverige finns bara i ett fåtal andra länder. Danmark och Norge har avståndsbaserade och färdmedelsneutrala avdrag sedan ett tjugotal år tillbaka.

### **Arbetsresande i Sverige**

Det totala antalet arbetsresande i Sverige uppgår till omkring 4,5 miljoner. Huvuddelen av arbetsresorna sker regelbundet dagligen under en stor del av året, men även andra resmönster förekommer.

Huvuddelen av alla arbetsresor, cirka 80 procent, är under 30 kilometer enkel väg och omkring hälften av resorna är under 10 kilometer. Knappt 60 procent av resorna görs med bil, knappt 20 procent med kollektivtrafik och drygt 20 procent till fots eller med cykel, de senare nästan helt på avstånd under 10 kilometer. Resmönstren skiljer sig åt mellan olika delar av landet. I storstadsområden, särskilt Stockholm, är andelen kollektivtrafik mycket

högre än genomsnittet i landet, medan resor med bil dominerar kraftigt i mer glesbebyggda regioner.

Beskattningsåret 2017 yrkade cirka 902 000 skattskyldiga reseavdrag i inkomstslaget tjänst, dvs. runt 20 procent av alla arbetsresenärer. Det totala avdragsbeloppet för dessa uppgick till 14,2 miljarder kronor. Avdragens storlek varierar mellan några hundra kronor till över 70 000 kronor. Medelavdraget är knappt 16 000 kronor. Det totala avdragsbeloppet motsvarar ett skattebortfall för staten på cirka 5,5 miljarder kronor per år. Ett mer begränsat antal reseavdrag görs även i inkomstslaget näringsverksamhet.

Det är okänt hur reseavdragen fördelar sig på färdmedel. Vi uppskattar att omkring 90 procent av alla avdrag avser resor med bil och 10 procent kollektivtrafik. Av det totala avdragsbeloppet uppskattar vi att reseavdragen för bil svarar för omkring 95 procent och kollektivtrafik för omkring 5 procent.

Skatteverket uppskattar i en nyligen publicerad promemoria att över hälften av de yrkade reseavdragen innehåller fel och att det totala skattefelet uppgår till 1,75 miljarder kronor per år.

### **Huvudinriktning och formen för en skattelättnad för arbetsresor**

Vi föreslår att en skattelättnad för arbetsresor får en delvis annan inriktning än idag och även en annan skatterättslig form och grund för beräkning av skattelättnaden.

Vi ser kostnader för arbetsresor som en privat levnadskostnad som för dem som har normala och låga kostnader inte ska kompenseras via skattesystemet. Skattelättnaden för arbetsresor bör fokusera på dem som har längre avstånd mellan bostad och arbetsplats och därmed typiskt sett större kostnader för sina arbetsresor, både i monetära termer och i form av uppoffringar av tid och bekvämlighet. Syftet med en sådan skattelättnad är att bidra till regionförstoring, en väl fungerande arbetsmarknad och möjlighet att bo och verka i hela landet.

Vi bedömer att en sådan inriktning nås bäst genom en annan form av skattelättnad än i dag. Reseavdragen har alltid betraktats som ett undantag från den skatterättsliga principen att privata levnadskostnader inte ska dras av vid inkomstbeskattningen. Vi tar konsekvensen av detta och föreslår att skattelättnad för längre arbetsresor i stället ges i form av en skattereduktion. En skattereduktion är, till skillnad från ett avdrag, lika mycket värd för alla skattebetalare oberoende av deras inkomster och marginalsatt. Den är därmed fördelningspolitiskt gynnsam. Skattereduktionen har utformats på ett sätt som ger ett mindre skattebortfall för staten, utan att skattelättnaden för skattskyldiga med normala och lägre inkomster och marginalsatt försämras.

Utöver dessa förändringar föreslår vi också att skattelättnaden som i dag beräknas utifrån kostnaden för arbetsresan i stället ska baseras på avståndet mellan bostad och arbetsplats. Skattelättnaden, som i dag främst gynnar bilresor, blir därmed färdmedelsneutral och densamma på ett visst avstånd oberoende av valt färd sätt.

Vi har värderat en sådan skattelättnad, en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor, utifrån möjligheten att uppfylla utgångspunkterna i direktiven. Fokuseringen på längre arbetsresor gynnar regionförstoring och vidgade arbetsmarknader med god valfrihet både för arbetstagare och arbetsgivare att söka arbete och arbetskraft på längre avstånd.

Samtidigt kommer en avståndsbaserad och färdmedelsneutral modell på sikt att leda till en överflyttning av arbetsresor från bil till kollektivtrafik, vilket är gynnsamt för miljön och möjligheten att uppnå klimatmålet i transportsektorn 2030. Vår inriktning innebär också regelförenklingar, som tillsammans med utveckling av de administrativa rutinerna för skattereduktion har potential att kraftigt minska de stora skattefel som alltid har varit förknippade med reseavdraget.

En avståndsbaserad skattelättnad enligt vårt förslag innebär dock inte i sig några fördelar för boende i områden där kollektivtrafiken är bristfällig. Därför föreslår vi att ett tillägg till skattereduktionen ska ges i de fall kollektivtrafiken är bristfällig.

### **Konsekvensbedömning**

Nedan sammanfattas i punktform de viktigaste konsekvenserna av våra förslag.

Konsekvenserna för resande och miljö baseras på modellberäkningar i Trafikverkets trafikprognosmodell Sampers.

- Arbetsresande som har ett avstånd mellan bostad och arbetsplats under 30 kilometer kan inte längre få skattelättnad, med undantag av personer med sjukdom eller funktionsnedsättning.
- De flesta bilister och ett mindre antal kollektivtrafikresenärer som har högre inkomst och därmed högre marginalskatt får en lägre skattelättnad och därmed högre skatt än i dag.
- De flesta resande med kollektivtrafik på avstånd över 30 kilometer får en större skattelättnad än i dag. De kan i princip som mest få en skattereduktion med 12 600 kronor, vilket är skattereduktionens nivå utan tillägg, vid avstånd på 80 kilometer eller längre.
- Bilister får samma skattereduktion som kollektivtrafikresenärer, om de inte kan visa att de genom att resa med bil gör en tidsvinst på minst 2 timmar och 30 minuter per dag.
- Arbetsresande med låg- och medelinkomster i områden där kollektivtrafiken är bristfällig får vid avstånd vid och över 30 kilometer ungefär samma skattelättnad som med dagens regler.
- Reglerna blir mer fördelaktiga vid samåkning. Sjuka och personer med funktionsnedsättning som behöver åka bil får en ungefär lika stor skattelättnad som i dag.
- Ingen skattelättnad ges för trängselskatt och i väsentligt minskad omfattning för bro- och färjeavgifter. Skattskyldiga med bilförmån får samma skattelättnad för arbetsresor som övriga skattskyldiga vid i övrigt lika förutsättningar.
- Omkring 780 000 skattskyldiga bedöms kunna få del av den avståndsbaserade skattereduktionen, dvs. en minskning med omkring 150 000 jämfört med dagens reseavdrag. Av de som får del av skattereduktionen bedöms omkring 150 000 skattskyldiga kunna få del av det särskilda tillägget vid bristfällig kollektivtrafik.
- Av dem som kan få skattereduktion bedömer vi att drygt 20 procent kommer att resa med kollektivtrafik och knappt 80 procent med bil, att jämföra med fördelningen för dagens reseavdrag som uppskattas till omkring 10 procent kollektivtrafik och 90 procent bil. Vi uppskattar att knappt 20 procent av skattelättnaden i kronor kommer att tillfalla kollektivtrafikresenärer och drygt 80 procent bilresenärer, att jämföra med dagens fördelning på ungefär 5 procent kollektivtrafik och 95 procent bil.

- Antalet arbetsresande med kollektivtrafik bedöms öka med cirka 3 procent och transportarbetet mätt som personkilometer med cirka 12 procent. Den genomsnittliga pendlingssträckan med kollektivtrafik ökar från knappt 19 till 20 kilometer enkel resa. Förändringarna bedöms inträffa successivt under en 5–10-årsperiod.
- Antalet arbetsresande med bil bedöms minska med cirka 2 procent och transportarbetet med cirka 11 procent. Den genomsnittliga pendlingssträckan för bilåkande bedöms minska från knappt 17 till 15 kilometer.
- Antalet arbetsresande med gång eller cykel bedöms öka marginellt med omkring 1 procent.
- Antalet arbetsresande och transportarbetet med bil bedöms minska mest i pendlingskommunerna och för kollektivtrafik öka mest i landsbygdskommunerna, dock från en ursprungligen låg nivå. De regionala skillnaderna bedöms vara förhållandevis små.
- Utsläppen från arbetsresor bedöms minska med omkring 11 procent under en period på 5–10 år. Det innebär exempelvis att utsläppen av koldioxid från arbetsresor som i dag beräknas uppgå till drygt 2 miljoner ton årligen beräknas minska med omkring 220 000 ton. Det innebär en minskning av den totala personbilstrafikens utsläpp med cirka 2 procent.
- Antalet trafikolyckor vid arbetsresor bedöms minska med omkring 11 procent, till exempel 6 färre dödade, 100 färre allvarligt skadade och 600 färre mindre allvarligt skadade.
- Skattefelet uppskattas kunna minska med upp till tre fjärdedelar till följd av en kombination av regelförenklingar och utvecklade administrativa rutiner, vilket har potential att minska skattebortfallet för staten från dagens cirka 1,8 miljarder kronor per år till storleksordningen 0,5 miljarder per år.
- Förslagen väntas leda till ett totalt skattebortfall för staten i storleksordningen 4,9 miljarder kronor per år, en minskning med omkring 1 miljard kronor jämfört med dagens system. Av det totala skattebortfallet svarar tillägget vid bristfällig kollektivtrafik för omkring 0,7 miljarder kronor.