

Motion till riksdagen 2012/13:Sk246

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Förändra reseavdragen - för klimatet och landsbygden

Sammanfattning

Alliansens politik har kraftigt gynnat Stockholm på bekostnad av övriga delar av landet. Moderaterna och dess allierade har haft sex år på sig att vända den allt mer Stockholmscentrerade politiska utvecklingen. Istället har de valt att lägga mer sten på börda för Sverige utanför Stockholm.

Oljan är en ändlig resurs och vårt oljeberoende är ett hot både mot såväl klimatet som landsbygden. Bensinpriset är nu över 15 kronor, och de globala oljepriserna stiger. Att utveckla kollektivtrafiken och ta fram alternativa drivmedel är en överlevnadsfråga för landsbygden.

Vi i Miljöpartiet för en ansvarsfull politik som baseras på den enkla principen att göra klimatsmarta val enklare, utan att göra det tuffare för den som redan har det tufft.

Därför vill vi förändra reseavdraget så att bilavdraget går till resor på landsbygd där kollektivtrafik inte finns och så att reglerna gynnar de som åker kollektivt eller cyklar där den möjligheten finns. Idag går merparten av reseavdraget till bilresor inom storstadsregionerna och dess närmare omgivning, trots att det här finns alternativa transportsätt; ett typiskt exempel på miljökadliga subventioner. Reseavdraget behövs bättre i de delar av landet där det inte finns alternativ.

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda ett nytt reseavdrag som är avsett att införas under mandatperioden.

Fel! Okänt namn

Inledning

Dagens system för avdrag för resor till och från arbetet uppmuntrar till bilåkande. De som gynnas av systemet är bilpendlarna medan de som pendlar med kollektivtrafik eller cykel missgynnas. Reseavdragen kostar skattebetalarna 4–5 miljarder kronor i skattebortfall varje år. Hälften av alla avdrag är dessutom felaktiga.

Eftersom resor till och från arbete och skola utgör 25 procent av det totala resandet i Sverige och 61 procent av resorna görs med bil finns här stora klimatvinster att göra om fler av dessa resor i stället görs med kollektiva färdmedel. Vi behöver ett system som premierar de som vill resa klimatsmart i stället för tvärtom. Ett förändrat reseavdrag är en viktig pusselbit i arbetet för ett hållbart samhälle.

Nödvändigheten av ett förändrat reseavdrag har diskuterats i över tio år. I början av seklet gjordes en utredning på Finansdepartementet om ett avståndsbaserat system som dock aldrig lades fram för riksdagen.

Det är olyckligt att vi i Sverige som anser oss vara föregångare i klimatarbetet inte har kommit vidare när det gäller denna viktiga åtgärd. Våra grannländer Norge och Danmark hade tidigare ett system som liknade det svenska, men har infört ett avståndsbaserat reseavdrag. Även Tyskland har ett avståndsbaserat system. Reformen i våra grannländer har lett till att fler började åka kollektivt och att fusket med reseavdragen i princip har upphört eftersom den nya modellen är mycket enklare att kontrollera.

Dagens avdragssystem

Idag är det möjligt att göra skatteavdrag för resor till och från arbetet för den delen av utgifterna som överstiger 10 000 kronor. För resor med kollektivtrafik används biljettkostnaden som underlag för avdraget, för bilresor används ett schablonbelopp på 18:50 kronor per mil.¹ Gränsen 10 000 kronor gör att de som till exempel reser kollektivt med SL:s månadskort i Stockholmsområdet inte får göra avdrag. Inte heller många andra kollektivtrafikresenärer ute i landet.

Ett viktigt tillägg i regelverket är att avdrag för bilresor endast får göras om resenären regelmässigt vinner minst två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresan, jämfört med att resa kollektivt. Detta tidsvinstkrav är dock svårkontrollerat och idag den största anledningen till att hälften av reseavdragen är felaktiga. Felaktiga reseavdrag leder till ett skattebortfall i storleksordningen 1,4 miljarder kronor årligen.

¹ Enligt www.skatteverket.se.

Vilka använder dagens system?

En miljon människor gör reseavdrag och av dem åker 800 000 bil. När diskussionen om förändrat reseavdrag, eller för den delen även höjt bensinpris, väcks kommer som ett brev på posten alltid argumentet om att det skulle slå för hårt mot landsbygden. Verkligheten är dock att de flesta och största avdragen görs i kommunerna i utkanten av storstadsområdena. Av samtliga 15 kommuner där mer än 40 procent av befolkningen mellan 20 och 64 år gör reseavdrag ligger 12 inom 15–65 kilometers avstånd från Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Enligt en granskning av Skatteverket 2003 görs drygt 85 procent av reseavdragen av ensamåkande bilister, bara 5 procent av kollektivtrafikresenärer. Av samtliga som gjorde reseavdrag 2006 var 58 procent män och 42 procent kvinnor. Vidare gjorde män i genomsnitt 28 procent högre avdrag än kvinnor.

Eftersom avdraget görs från beskattningsbar inkomst tjänar de som har tillräckligt hög lön för att betala statlig skatt mer på avdraget. För personer som har en bil med låg marginalkostnad innebär reseavdraget att det blir billigare att använda bil än att åka kollektivt. Tack vare reseavdraget kostar bilpendling för en pendlare med en billig bil och 50 procent marginalskatt endast hälften jämfört med att resa kollektivt.

Detta är säkert en viktig del av anledningen till att så många utnyttjar bilen i storstadsområden där det ändå finns tillgång till bra kollektivtrafik.

Kritik av dagens system

Koucky & Partners har i sin rapport Skattesystemet och kollektivtrafiknyttjandet – Vilka förändringar kan gynna kollektivtrafiken?², som vi har hämtat uppgifterna ovan ifrån, sammanfattat kritiken av det nuvarande systemet i följande punkter:

- ? Systemet är svårkontrollerat för Skatteverket och medför nästan 50 procent felaktiga avdrag. Bara de felaktiga avdragen leder till ett skattebortfall på över 1,4 miljarder kronor årligen.
- ? Den övervägande andelen av de felaktiga avdragen avser bilresor som därmed får en oerättigad kostnadsnedsättning.
- ? Arbetspendlingen med bil gynnas kraftigt framför kollektivtrafikresor. Särskilt för resenärer med låg bilkostnad och hög marginalskatt kan reseavdraget till och med göra bilresan billigare än kollektivtrafikresan. Reseavdraget ökar bilens relativa konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och leder till fler och längre bilresor.

² Koucky & Partners : Skattesystemet och kollektivtrafiknyttjandet – Vilka förändringar kan gynna kollektivtrafiken? 2011.

Fel! Okänt namn på

- ? Långa arbetsresor subventioneras, vilket främjar en gles bebyggelsestruktur med långa resvägar.
- ? Systemet leder till en ökad miljöbelastning på grund av ökad körsträcka med bil.
- ? Reseavdragen ”kostar” hela befolkningen ca 4–5 miljarder kronor i skattebortfall, cirka 500 kronor per person och år, men endast en miljon invånare drar direkt nytta av systemet. Cirka 200 000 personer får drygt hälften av den totala avdragssumman.
- ? Systemet innebär en överföring av köpkraft från invånare i både storstads-kommunerna och glesbygdskommunerna (som i mindre utsträckning gör reseavdrag) till invånare i kommuner i utkanten av storstadsregionerna (som gör mest reseavdrag). Vidare innebär systemet en överföring av köpkraft till höginkomsttagare, eftersom personer med hög marginalsatt profiterar mest av avdragen och ofta har längre ressträckor.
- ? Systemet gynnar män i betydligt större utsträckning än kvinnor och höginkomsttagare mer än låginkomsttagare, både relativt och i absoluta tal. Den bidrar inte till ett mer jämställt transportsystem.

Vilket avdragssystem ska vi ha i stället?

I stället för dagens klimatosmarta, ojämlika avdragssystem, har tre olika alternativ funnits i debatten:

1. att helt avskaffa reseavdragen,
2. att införa ett avdragstak som motsvarar kostnaden för en resa med kollektivtrafiken,
3. att införa ett avståndsbaserat reseavdrag.

1. Avskaffat reseavdrag

Samtliga tre förslag har sina för- och nackdelar. Att helt avskaffa reseavdragen är en enkel, och för staten, lönsam åtgärd. Förutom de 3–4 miljarder kronor i skattebortfall skulle administrationskostnader försvinna. Pengar som i stället skulle kunna användas till jobbskapande åtgärder och för landsbygdsutveckling. Ett slopande av avdraget, särskilt om det införs i ett steg, skulle dock slå hårt mot dem som har långa resor till jobbet och inte har något alternativ till bilen.

2. Avdragstak som motsvarar kollektivtrafikpriset

Om man inför ett avdragstak där den övre beloppsgränsen för reseavdraget motsvarar kostnaden för att resa med kollektivtrafik, jämföras avdragsmöjligheterna (i kronor räknat) mellan bilen och kollektivtrafiken. Ett sådant system

Fel! Okänt namn på

gör det möjligt att ta hänsyn till olika kostnadslägen i olika delar av landet. Förslaget minskar möjligheten till fusk och, om det skulle utformas kostnadsneutralt jämfört med dagens system, möjliggör en ökning av det nedre gränsvärdet för avdraget, vilket ytterligare skulle gynna kollektivtrafikresenärerna. Å andra sidan krävs det viss administration för att fastställa kostnaden för en jämförbar kollektivtrafikresa, och för resor där det inte finns några kollektiva alternativ är det inte helt lätt att veta vad man ska jämföra med.

3. Avståndsbaserat reseavdrag

Ett alternativt sätt att beloppsmässigt likställa pendling med kollektivtrafik och bil är att införa ett rent avståndsbaserat system, där samma schablonbelopp betalas ut oberoende av valt färdstätt. Systemet tar inte hänsyn till skillnader i kostnader i olika delar av landet och skapar en risk för överkompensation i vissa fall, men är å andra sidan enkelt samt lätt att kontrollera och administrera.

Tänkbart är också en kombination av de olika alternativen. Att avskaffa reseavdragen i storstadsområden och andra områden där kollektivtrafiken är väl utbyggd skulle kunna vara en del av lösningen.

Att införa ett nytt avdragssystem borde inte kräva några långa utredningstider. Som nämnts har Finansdepartementet redan tagit fram ett förslag. Våra grannländer Norge och Danmark har också väl fungerande system. Ett nytt reseavdrag som gynnar både klimatet och landsbygden bör kunna utredas och införas under mandatperioden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 1 oktober 2012

Stina Bergström (MP)

Mats Pertoft (MP)

Annika Lillemets (MP)

Ulf Holm (MP)

Lise Nordin (MP)

Helena Leander (MP)

Bodil Ceballos (MP)