

Motion till riksdagen 2022/23:2294

av Daniel Helldén m.fl. (MP)

med anledning av prop. 2022/23:18 Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår förslaget i proposition 2022/23:18 om att avskaffa det avståndsbaserade reseavdrag för arbetsresor som riksdagen beslutat om.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att maxavståndet för reseersättning, kilometersats och milersättning i beslutad lag enligt proposition 2021/22:228 ska öka och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det av riksdagen beslutade reseavdraget som ska träda i kraft den 1 januari 2023 syftar till att få till ett enkelt, logiskt och robust system för skattelättnad kopplat till arbetsresor. Grunden är en regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral. Genom den nya skattereduktionen lämnades den s.k. kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats, ett system som innebar ett omfattande fusk på flera miljarder årligen och styrde in resandet mot fossilt resande. Med det beslutade systemet får de som väljer kollektivtrafik, samåker eller hittar ett annat mer hållbart färd sätt ett jämlikt stöd. Den reform som riksdagen med överväldigande majoritet fattade beslut om i juni 2022 är en milstolpe avseende ett långsiktigt hållbart, ansvarstagande och offentligfinansierat reseavdragssystem.

Ett av de bärande elementen i systemet är att det inte per automatik premierar bilresande utan ersätter resande istället för färd sätt. Därmed ger systemet ett verkningsfullt incitament att prova och gå över till mer ekonomiskt fördelaktiga och miljö- och klimatmässigt hållbara färd sätt. Med en resa till arbetet på över 15 kilometer enkel väg utanför storstadsregionerna erhålls en ersättning för arbetsresandet oavsett hur du reser.

I storstadsregionerna startar avdraget efter 30 kilometer. Systemet är enkelt, logiskt och färdmedelsneutralt.

Ett annat av de bärande elementen i systemet är att glesare befolkade regioner där alternativa färdmedel i form av väl utbyggd kollektivtrafik och säker cykelinfrastruktur är en bristvara ges en mer förmånlig möjlighet till reseavdrag medan mer tätbefolkade och kollektivtrafikförsörjda regioner med gott om alternativa resandemöjligheter får ett mer begränsat avdrag.

Det finns två ytterligare bärande element och viktiga effekter av det nya systemet. För det första har det nya systemet en bättre fördelningsprofil. I det gamla systemet fick höginkomsttagare med statlig skatt en högre skattereduktion än de under brytgränsen. Då det nya systemet flyttar avdraget från posten beskattningsbar inkomst och lägger det som en skattereduktion blir det lika för alla oavsett inkomstnivå. Samtidigt flyttades avdraget bort från den kommunala beskattningen och blev därmed en statlig angelägenhet.

För det andra är en betydande fördel med det nya systemet, utöver att det styr mot hållbart resande, att offentliga medel betalas ut rätt. Det fusk som funnits i det gamla systemet försvinner. Avdrag ges bara till de personer som har rätt till det. I det gamla systemet utgjorde över 40 procent av de utbetalda medlen felaktiga utbetalningar. Enligt Skatteverket rörde det sig om 2,4 miljarder kronor per år. Kommunala medel för nästan 2,4 miljarder skickades ut från det kollektiva kommunala systemet till fusk. Det nya systemet som baseras enbart på avstånd mellan hem och arbetsplats utan koppling till resesätt kan inte generera omfattande fusk. Det sparar helt enkelt det offentliga miljarder i fusk samtidigt som det stärker ett hållbart resande på ett jämlikt sätt.

Regeringens förslag

Det som den nya regeringen nu föreslår är att återta det gamla fuskimpregnerade systemet och på ett systematiskt sätt gynna bilresande med fossila drivmedel framför ett jämlikt hållbart resande. Incitamenten att byta färdmedel försvinner helt. En viktig pusselbit i det nationella klimatarbetet skrotas, vilket på ett allvarligt sätt försvårar för Sveriges möjligheter att klara de nödvändiga åtaganden vi har för att stävja klimatförändringarna. Regeringen skickar dessutom tillbaka merparten av kostnaderna till kommunerna. Kostnaderna för kommunerna blir enligt regeringens förslag 6,8 miljarder, en ökning med 1,7 miljarder i förhållande till tidigare reseavdrag. En kompensation görs dock i statsbudgeten på 1,7 miljarder.

Det bör i detta sammanhang noteras att på grund av regeringens förslag att öka bidraget till bilresande blir det totalt hela 3 miljarder kommunala kronor som betalas ut felaktigt. Detta är ett offentligfinansiellt misslyckande.

Det beslutade system som regeringen nu vill ta bort var offentligfinansiellt neutralt, vilket betyder att det inte skulle kosta det allmänna något extra. Det var också en viktig del av i reformen. Ett smart system som inte blir dyrare. Och då ska man minnas att det beslutade systemet skulle öka antalet som skulle erhålla reseavdrag markant. Ytterligare ersättningsberättigade beräknades till runt 300 000 personer. Avsevärt fler skulle få del av avdraget, och en viktig del av finansieringen bestod just i omfördelningen av fuskmiljarderna som det gamla systemet felaktigt betalade ut. Den nya regeringen vill alltså återinrätta ett omfattande fusk som med de föreslagna justeringarna kommer uppgå till ca 3 miljarder kronor.

Justeringar av det beslutade reseavdraget

Vi är väl medvetna om att omvärldsläget förändrat en del av förutsättningarna för reseavdraget. Drivmedel för privatbilism och kollektivtrafik har ökat markant i pris, något som också noterades av partierna när lagförslaget behandlades i riksdagen i juni i år. Utskottet förordade i samband med beslutet vissa justeringar avseende avstånd och ersättning.

Vi instämmer i utskottets tillkännagivande i juni 2022 om att reseavdraget bör utges för längre resandesträckor och högre ersättning än vad som låg i det beslutade ursprungsförslaget. Det bör ges ända upp till 12 mil enkel väg i stället för de åtta som finns i beslutat förslag liksom att kilometer- och milersättningen bör höjas. Detta är en generell höjning som till skillnad från regeringens förslag inte minskar incitamentet att resa mer hållbart. Vi har ett ansvar att styra bort från fossilt resande och att arbeta mot de av riksdagen uppsatta klimatmålen för transportsektorn fram till 2030.

Miljöpartiet vill också göra en generell skattereduktion för alla boende i vissa glest befolkade områden, där alternativen till bil är minimala, och som täcker upp för delar av de ökade kostnaderna som världsläget bidragit till utan att trigga ett mer fossilt resande. Styrmedlen måste utformas på ett mer träffsäkert sätt än att ge ut pengar brett till bilåkande i både storstad och landsbygd. Skattereduktionen blir samtidigt en fördelningspolitiskt positiv reform där de mer resursstarka delarna av landet, framför allt storstadsregionerna som i det gamla reseavdragssystemet och därmed i sittande regerings nygamla förslag blir de stora bidragsmottagarna får stå tillbaka för en politik som främjar hela landet. Vårt förslag om att öka skattereduktionen för boende i vissa glest befolkade områden till 4 000 kronor per person lyfter vi i Miljöpartiets budgetmotion 2022/23:2275.

Daniel Helldén (MP)

Janine Alm Ericson (MP)

Katarina Luhr (MP)

Marielle Lahti (MP)

Jan Riise (MP)

Elin Söderberg (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)