

Motion till riksdagen 2011/12:Sk298

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Förändrat reseavdrag

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda ett nytt reseavdrag som inte missgynnar de som reser med kollektivtrafik eller cykel med syfte att införas under mandatperioden.

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.¹ 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

¹ Enligt telefonsamtal med Lennart Olsson som då arbetade på Finansdepartementet.

Fel! Okänt namn på

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 9 000 kronor (inkomståret 2011). Från den 1 januari 2012 höjs beloppsgränsen till 10 000 kronor. För resor med kollektivtrafik används biljettkostnaden som underlag för avdraget, för bilresor används ett schablonbelopp på 18:50 kronor per mil.²

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.

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 marginalskaft 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.

² Enligt www.skatteverket.se.

Kritik av dagens system

Koucky & Partners har i sin rapport Skattesystemet och kollektivtrafiknyttjandet – Vilka förändringar kan gynna kollektivtrafiken?, som jag 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 oberättigad 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.
- ? 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 storstadskommunerna 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 marginalskatt 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.

Fel! Okänt namn

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 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, jämfälls avdragsmöjligheterna (i kronor räknat) mellan bilen och kollektivtrafiken. Ett sådant system 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. Exempelvis minskar risken för överkompensation i modell 3 om man samtidigt minskar reseavdragets storlek. En kompensation utanför avdragssystemet kan i så fall vara aktuell för de som bor i glesbygden eller på landsbygden utan kollektivtrafik. Här finns olika varianter. Något som tidigare har prövats är ett glesbygdsvdrag. Sänkt fordonsskatt för vissa geografiska områden är ett annat alternativ som redan finns och som möjligen kan utvidgas.

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 som går att kopiera. Ett nytt reseavdrag bör kunna utredas och införas under mandatperioden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 2 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Helena Leander (MP)

Lise Nordin (MP)

Gunvor G Ericson (MP)

Ulf Holm (MP)

Mats Pertoft (MP)

Annika Lillemets (MP)

Jan Lindholm (MP)