



2022-10-28

Ert dnr: Fi2022/02813

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av promemorians förslag

Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna har kommit överens om att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte ska införas. Partierna har även kommit överens om att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas. För arbetsresor med egen bil från 18,50 till 25 kr per mil. För avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil från 6,50 kr per mil för dieseldrivna bilar och från 9,50 kr per mil för bilar som drivs med andra bränslen till 1 krona och 20 öre per kilometer med undantag för förmånsbilar som helt drivs med elektricitet för vilka rätten till avdrag även fortsatt ska uppgå till 95 öre per kilometer. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig starkt negativ till förslaget om att behålla och höja reseavdraget istället för att reformera och modernisera subventioneringen av arbetsresor genom att införa en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion. Skälen är att förslaget ökar kostnaderna för fusk och fel, minskar kollektivtrafikandelen, ökar klimatpåverkan och övrig miljöpåverkan, befäster och förstärker ett orättvist och ojämnt subventionssystem, ökar kostnaderna för subventionering av arbetsresor, ökar regionernas och kommunernas kostnader med nästan 7 miljarder kr per år, höjer skatten för flera hundra tusen personer, förstärker de regionala skillnaderna och hämmar utvecklingen mot en hållbar utvidgning av arbetsmarknadsregionerna.

Vi anser därför att riksdagsbeslutet om att modernisera systemet för skattelättnader av inte ska rivas upp samt att förslagen om höjd kilometersats, höjning av den övre



2022-10-28

avståndsgränsen och justeringen i listan över uppräknade kommuner i [Finansdepartementet \(2022\) Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor](#) ska genomföras och träda i kraft 1 januari 2023.

Förslaget ökar kostnaderna för fusk och fel

I dag gör 56 procent av de personer som gör reseavdrag felaktiga avdrag enligt Skatteverkets statistik. Av de felaktiga avdragen gör 98 procent fel till sin egen fördel och 2 procent till sin egen nackdel¹. Om felen hade berott på slarv eller okunskap hade andelarna som gör fel till sin fördel och de som gör fel till sin nackdel varit ungefär lika stora. Det är därför svårt att dra någon annan slutsats än att det till stor del handlar om fusk med skatten.

Konsekvensen har blivit att svindlande 44 procent av kostnaderna för reseavdraget beror på fusk och fel, eller totalt 2,4 miljarder kr per år enligt Skatteverkets statistik.² Knappast någon annan skatt eller bidrag ligger ens i närheten av så hög andel fusk och fel som reseavdraget. Med regeringens förslag kommer dessutom kostnaderna för fusk och fel att öka ytterligare till 3,1 miljarder kronor per år³. Det mycket omfattande fusket får naturligtvis flera negativa konsekvenser utöver att staten förlorar flera miljarder kronor i skatteintäkter. En är att skattemoralen undergrävs och att systemet upplevs som orättvist. En annan är att träffsäkerheten blir mycket dålig när det gäller att uppnå statens mål och syfte med reseavdragssystemet, att utvidga arbetsmarknadsregionerna.⁴

Om reseavdraget i enlighet med riksdagsbeslutet i juni istället avvecklas och ersätts av en färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor så skulle fusket och felen minska kraftigt genom att den största fusk- och felkällan tas bort, den s.k. tidsvinstregeln, som innebär att man måste tjäna minst 2 timmar per dag jämfört med att åka kollektivt för att få göra avdrag för bil. Denna regel, liksom regeln om att personer som samåker bara ska få göra ett halvt reseavdrag, är omöjliga för Skatteverket att kontrollera. De har helt enkelt inte resurser att granska 870 000 deklarationer (år 2019). Riksdagsbeslutet innebär att fusket och felen skulle minskas på flera sätt utöver att ta bort tidsvinstregeln. En är att förtrycka uppgifter om avståndet mellan bostad och arbete i deklarationen, vilket både gör det lättare att deklarera för inkomsttagaren och enklare för Skatteverket att kontrollera. En annan är att de som samåker i bil skulle få hel skattereduktion istället för reseavdrag eftersom samåkning med bil är bättre för klimatet och miljön än ensamåkning i bil.

På sidan 13 i skriver Finansdepartementet att "Eftersom beräkningen är baserad på fastställda reseavdrag och skatter innefattar den även effekten av skattefelet till följd av felaktiga reseavdrag."⁵ Detta stämmer inte. Eftersom beräkningen är baserad på fastställda reseavdrag och skatter så innefattar den endast effekten av de skattefel som Skatteverket har hittat vid sin granskning av gjorda reseavdrag. Eftersom Skatteverket inte har resurser att granska de nästan 900 000 deklarationer som innehåller yrkanden

¹ [Skatteverket \(2019\) Avdrag för resor till och från arbetet. En uppföljning av skattefelskontrollen](#)

² [Skatteverket \(2022\) Skattefelsrapport 2021](#)

³ Enligt Finansdepartementets promemoria kommer regeringens förslag öka kostnaderna för reseavdraget med 1,61 miljarder/år jämfört med dagens kostnader som uppgår till 5,5 miljarder kr, vilket blir (5,5+1,61=) totalt 7,11 miljarder kr/år. 44 procent av 7,11 blir 3,13 miljarder kr/år

⁴ [WSP \(2012\) Reseavdraget och slopad beskattning av kollektivtrafikbiljetter](#)

⁵ [Finansdepartementet \(2022\) Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)



2022-10-28

om reseavdrag så är det bara en bråkdel av skattefelen som hittats och därför ingår i beräkningen.

Finansdepartementet skriver dessutom på sidan 10 att "Den nya avståndsbaserade modellen torde inte medföra sådana förenklingar av regelverket som utlovats och bedöms vara förenad med sådana kontrollsvårigheter som innebär att risken för fel och fusk kommer att vara stor även med det nya systemet."⁶ Inte heller detta stämmer. Genom att ta bort tidsvinstregeln, låta de som samåker i bil få hel skattereduktion istället för halvt reseavdrag och genom att förtrycka avståndet mellan bostaden och arbetet i deklarationen minskas möjligheterna att fuska och göra fel kraftigt. Däremot skulle det med den avståndsbaserade modellen, liksom med regeringens förslag till höjt reseavdrag och med dagens reseavdrag, vara möjligt att fuska eller göra fel när det gäller antalet resdagar till arbetet. Skälet är att det skulle vara mycket svårt att komma till rätta med denna felkälla utan att införa ett generellt krav på stämpelklocka för dem som vill göra reseavdrag eller skattereduktion samt ett krav på att arbetsgivaren skulle vara skyldig att rapportera in uppgifter från dessa stämpelklockor till Skatteverket.

Regeringens förslag i den remitterade promemorian innehåller inte en enda åtgärd för att minska fusk och felen med reseavdraget, vilket kommer att öka kostnaderna för fusk och fel kraftigt. För att minska fusk och felen anser vi att en statlig utredning ska tillsättas om åtgärder för att komma till rätta med, och minska kostnaderna för, fusk och fel med reseavdrag för att höja skattemoralen, öka träffsäkerheten vid uppfyllandet av syftet med reseavdraget samt öka statens intäkter. En del av denna utredning bör vara att utreda hur de ökade skatteintäkterna ska kunna användas för att öka kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen.

Förslaget ökar klimatutsläppen och övrig miljöpåverkan

Genom det mycket omfattande fusk och felen subventioneras dels bilpendlare som inte har rätt till reseavdrag, dels bilister som gör högre reseavdrag än de har rätt till med ökade klimatutsläpp och övrig miljöpåverkan (såsom utsläpp av partiklar och kväveoxider) som följd. Men det är inte bara fusk och felen som ökar utsläppen och miljöpåverkan, utan även det faktum att reseavdraget är mycket mer generöst för arbetspendling med bil än för pendling med kollektivtrafik, cykel och samåkning i bil. Detta har medfört att 9 av 10 av dem som gör reseavdrag arbetspendlar med bil, vilket ökar klimatutsläppen och övrig miljöpåverkan.

Regeringens förslag i promemorian om att höja avdraget per mil innebär dessutom att subventioneringen dem som arbetspendlar med bil ska ökas ännu mer än i dag, samtidigt som reseavdraget för buss, tåg, cykel och samåkning i bil ska hållas på en oförändrat låg nivå. Detta kommer att öka utsläppen av växthusgaser och övrig miljöpåverkan ännu mer, vilket Finansdepartementet också pekar på i promemorian: "Förslaget om att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms bidra till ytterligare höjda utsläpp, eftersom subventioneringen av bilresor blir ännu större och relativkostnaden av bilresande därmed ännu lägre i relation till kollektivt resande. Förslaget kan även bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten genom att biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik. På sikt kan förslaget bidra till utglesning av bebyggelse och därmed ökade trafikmängder med den miljöpåverkan som denna för med sig."⁷

⁶ [Finansdepartementet \(2022\) Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)

⁷ S.30



2022-10-28

Detta ska jämföras med det tidigare riksdagsbeslutet om en skattereduktion för arbetsresor som är lika mycket värd oavsett om personen väljer att resa med bil, buss, tåg, cykel eller samåker i bil vid resan till arbetet, vilket skulle minska klimatutsläppen och övrig miljöpåverkan.

Reseavdragskommitténs förslag, som delvis skulle genomförts genom riksdagsbeslutet om en färdmedelsneutral skattereduktion, skulle enligt utredningens konsekvensanalys öka antalet arbetsresor med kollektivtrafik med 3 procent, öka antalet personkilometer med kollektivtrafik med 12 procent, öka antalet arbetsresande med gång eller cykel med omkring 1 procent och minska utsläppen från arbetsresor omkring 11 procent under en period på 5–10 år. Det innebär exempelvis att utsläppen av koldioxid från arbetsresor skulle minska med 220 000 ton per år, vilket hade medfört en minskning av den totala personbilstrafikens utsläpp med cirka 2 procent. Dessutom skulle trafiksäkerheten öka och 6 färre dödas i trafiken, 100 färre skulle skadas allvarligt och 600 färre skulle bli mindre allvarligt skadade i trafiken.^{8 9} WSP har beräknat att Reseavdragskommitténs förslag skulle öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettintäkter med omkring 700 miljoner kr/år, räknat på kollektivtrafikresandet år 2019.¹⁰

Förslaget befäster och förstärker ett orättvist och ojämställt subventionssystem

Reseavdraget är inte bara betydligt mer värt för bilpendlare än för dem som arbetspendlar med buss, tåg, cykel och genom att samåka i bil. Reseavdraget är dessutom 20 procent mer värt för höginkomsttagare än för låg- och medelinkomsttagare¹¹.

Detta innebär att för en och samma resa med bil som exempelvis två grannar gör till samma arbetsplats så kommer ett lika stort reseavdrag på t.ex. 10 000 kr att vara värt ca 3000 kr för låg- och medelinkomsttagaren som tjänar under gränsen för statlig inkomstskatt på knappt 51 200 kronor per månad (år 2023)¹², medan värdet för höginkomsttagaren som tjänar över gränsen för statlig inkomstskatt kommer att vara 5000 kr. Omkring 90 procent av inkomsttagarna tjänar under gränsen för statlig inkomstskatt.¹³

Så fungerar skatteavdrag. Detta ska jämföras med en skattereduktion som är lika mycket värd oavsett inkomst och i detta fall oavsett färdmedel som personen väljer att resa med till arbetet. Eftersom lönerna är högre i storstadsregionerna ökas de regionala skillnaderna i Sverige av reseavdraget och av regeringens förslag. Och eftersom män tjänar mer än kvinnor så minskar reseavdraget och regeringens förslag jämställdheten mellan könen. Detta konstateras även av Finansdepartementet, som skriver att "mäns individuella disponibla inkomst ökar mer än kvinnors till följd av förslaget."¹⁴

⁸ S. 21, [Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)

⁹ Även Finansdepartementet konstaterar i promemorian att kollektivtrafikresandet skulle öka och utsläppen skulle minska med Reseavdragsutredningens förslag s.30, liksom [Trafikanalys \(2020\) Förvärvsarbetande och deras arbetsresor, PM 2020:6](#)

¹⁰ [WSP \(2021\) Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter coronapandemin](#)

¹¹ [Skatteverket: Så påverkar avdraget din skatt](#)

¹² [Swedbank: Rekordhögt prisbasbelopp ger högre bidrag och lägre skatt, 19 juli 2022](#)

¹³ [SCB: Skiktgränserna från år 1991, 1996–2020](#)

¹⁴ S. 29



Förslaget ökar kostnaderna för subventionering av arbetsresor

Regeringens förslag om att höja reseavdraget för bilpendlare kommer att minska skatteintäkterna med 1,61 miljarder kronor per år jämfört med kostnaden för dagens reseavdrag¹⁵, utifrån antagandet att resandet med bil kommer att vara oförändrat när subventionen av bilpendling ökar 35 procent. Detta ska jämföras med förslaget om avståndsbaserad skattereduktion som skulle minska skatteintäkterna med totalt 4,25 miljarder kr när det var helt genomfört¹⁶. Med andra ord beräknas skatteintäkterna med regeringens förslag öka skatteintäkterna med 2,64 miljarder kr jämfört med en fullt genomförd skattereduktionsreform¹⁷. Samtidigt kommer kostnaderna för fusk och fel att öka från 2,4 miljarder kr till 3,1 miljarder kr per år med regeringens förslag, medan riksdagsbeslutet om att ersätta reseavdraget med en skattereduktion för arbetsresor innebär att fusket och felen skulle minska kraftigt.

Förslaget ökar regionernas och kommunernas kostnader med nästan 7 miljarder kr per år

Regeringens förslag beräknas enligt Finansdepartementets promemoria "varaktigt minska de kommunala skatteintäkterna med 6,8 miljarder kronor per år från 2023 jämfört med beslutade regler"¹⁸ om att ersätta reseavdraget med en skattereduktion för arbetsresor. Landsortskommuner kommer att drabbas hårdast enligt regeringens promemoria.¹⁹ Detta i ett läge då kommunerna och regionerna, inte minst de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som drabbats av mycket stora kostnadshöjningar på förnybara drivmedel och fortfarande har lägre biljettintäkter än innan pandemin, står inför stora ekonomiska utmaningar. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att drabbas dubbelt, dels genom de minskade skatteintäkterna till regionerna, dels genom att biljettintäkterna blir i storleksordningen 700 miljoner lägre om reseavdraget (se ovan) behålls och den avståndsbaserade skattereduktionen inte införs.

Förslaget höjer skatten för flera hundra tusen personer

Regeringens förslag om att inte införa en avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor, utan istället behålla och höja reseavdraget för bilpendlare, gör enligt promemorian att 290 000 personer²⁰ kommer att få en skattehöjning på totalt 2,64 miljarder kr/år, eller med i genomsnitt ca 9 100 kr/år²¹. En skattehöjning som kommer att drabba de som är beroende av kollektivtrafik eftersom de inte har råd att ha bil eller av olika anledningar inte har eller får ta körkort samt de som av restidsskäl, klimatskäl och hälsoskäl har valt att ta bussen, tåget, cykeln eller samåka i bil, samtidigt som bilpendlare med höga inkomster får störst skattesänkning.

¹⁵ S.14

¹⁶ S.16, [Finansdepartementet \(2022\) Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor](#)

¹⁷ 4,25 miljarder kr/år minus 1,61 miljarder kr/år blir 2,64 miljarder kr/år

¹⁸ S. 14

¹⁹ S. 14-15

²⁰ S. 16 i Promemorian Finansdepartementet (2022) Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil, Fi 2022/02813

²¹ 2,64 miljarder kr per år dividerat med 290 000 personer



2022-10-28

Förslaget kommer förstärka de regionala skillnaderna

Många tror att reseavdraget framförallt görs i glesbygdsområden. WSP konstaterade i sin analys av reseavdraget att detta inte stämmer.²² Den parlamentariska utredningen Landsbygdskommittén konstaterade att reseavdraget framförallt hade blivit ett avdrag för högavlönade män i storstadsregionerna som reser med bil.²³

Enligt statistik från SCB är det vanligast att göra reseavdrag i Hallands, Uppsala och Västra Götalands län, medan de största reseavdragen görs i Sörmlands, Uppsala och Västmanlands län. SCB-statistiken visar också att ungefär hälften av kostnaderna för reseavdraget beror på reseavdrag i de tre storstadsregionerna. De tre storstadsregionerna står tillsammans med Region Uppsala och Sörmland för nästan 60 procent av kostnaderna för reseavdraget. Detta trots att det finns väl utbyggd kollektivtrafik i dessa regioner, medan knappt 20 procent av kostnaderna beror på reseavdrag i skogslänen.

Finansdepartementet skriver i promemorian att "En stor andel av avdragen, ca 70 procent, uppskattas göras av personer bosatta i storstadskommuner och s.k. tätorter nära större stad, vilket avspeglar det faktum att en stor del av befolkningen bor i dessa kommuner. En liten andel av reseavdragen uppskattas göras av personer bosatta i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner."²⁴

Eftersom reseavdraget är 20 procent mer värt för höginkomsttagare än låg- och medelinkomsttagare och lönerna i genomsnitt är högre i storstadsregionerna så ökar reseavdraget de regionala skillnaderna.

Till detta kommer att landsortskommuner kommer att drabbas hårdast av ökade kostnader genom förslaget om att behålla och höja reseavdraget för bilpendlare istället för att införa en färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor enligt Finansdepartementets promemoria.²⁵

Finansdepartementet skriver på sidan 10 i promemorian att "Modellen [med avståndsbaserade skattereduktion] tar inte tillräcklig hänsyn till personer som bor och arbetar på landsbygden, i områden där kollektivtrafiken är bristfällig, och som är beroende av bilen för att ta sig till arbetet." Detta stämmer inte eftersom personer som bor och arbetar på landsbygden, både i områden där kollektivtrafiken är bristfällig och där den inte är det, även i fortsättningen skulle få sina arbetsresor subventionerade av staten genom den avståndsbaserade skattereduktionen. Dessutom skulle införandet modellen med avståndsbaserade skattereduktion när den var helt genomförd öka subventioneringen av dessa personers arbetsresor, om de har normala inkomster och tjänar upp till 51 200 kronor per månad, vilket omkring 90 procent av inkomsttagarna gör, jämfört med dagens reseavdrag.

För låg- och medelinkomsttagarna skulle höjningen av skattereduktionen till 8 kr per mil motsvara en höjning av reseavdraget till i storleksordningen 25 kr per mil.

²² [DN Debatt 2012-12-06 "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen"](#) och [WSP \(2012\) Reseavdraget och slopad beskattning av kollektivtrafikbiljetter](#)

²³ [För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd SOU 2017:1](#)

²⁴ S. 29

²⁵ S. 14-15



2022-10-28

Förslaget hämmar utvecklingen mot en hållbar utvidgning av arbetsmarknadsregionerna

Statens syfte med att subventionera arbetsresor genom reseavdraget eller genom en skattereduktion för arbetsresor är att vidga människors arbetsmarknadsregioner och göra det enklare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas satsningar på snabb och effektiv tågtrafik har gjort att regional- och pendeltågstrafiken i dag spelar en helt avgörande roll för att vidga arbetsmarknadsregionerna och göra det enklare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Detta skapar en matchningseffekt som ökar företagets produktivitet, höjer människors löner, ökar sysselsättningen och höjer kommunernas, regionernas och statens skatteintäkter. Den färdmedelsneutrala skattereduktion på arbetsresor som riksdagen fattade beslut om i juni skulle förstärka denna utveckling, medan regeringens beslut om ensidigt höja reseavdraget för bilpendlare hämmar kollektivtrafikens och tågtrafikens möjligheter att bidra till en hållbar utvidgning av arbetsmarknadsregionerna.

Om regeringen menar allvar med att underlätta för arbetspendling för att stärka jobben och tillväxten i landet behöver regeringen fullfölja reformeringen och moderniseringen av reseavdraget genom att inte upphäva det tidigare riksdagsbeslutet om en färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor.

I promemorian skriver Finansdepartementet att "Systemet riskerar även att minska den geografiska omfattningen av lokala arbetsmarknader och påverka arbetsmarknaden negativt." Detta stämmer inte. I promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor (2022) skriver Finansdepartementet angående modellen med avståndsbaserad skattereduktion att "Förslagen i promemorian innebär en större skattelättnad jämfört med förslaget i propositionen och kan därmed bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden. En ökad geografisk rörlighet innebär att arbetssökandes kompetens bättre kan matchas mot en specialiserad arbetsuppgift hos en specifik arbetsgivare, vilket enligt s.k. teoretiska sök- och matchningsmodeller medför positiva löneeffekter, minskad arbetslöshet och ökad produktivitet."

Departementet fortsätter och skriver att "Sammantaget bedöms förslagen i promemorian på lång sikt kunna bidra till att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och därmed ha positiva effekter på löner och minska arbetslösheten. Vidare bedöms sysselsättningen öka men effekten på arbetade timmar bland personer som redan arbetar går inte att teoretiskt bestämma."²⁶

Förslaget om att höja reseavdraget för förmånsbilar ökar skattesubventioneringen av förmånsbilar

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även negativ till att höja reseavdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil från 6,50 kr per mil för dieseldrivna bilar och från 9,50 kr per mil för bilar som drivs med andra bränslen till 1 krona och 20 öre per kilometer eftersom förmånsbil redan i dag är subventionerat med skattemedel.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman, VD

²⁶ S. 20-21, [Finansdepartementet \(2022\) Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor](#)