

Svenska Naturskyddsföreningen | PM

Förbättra reseavdragen

PM från Svenska Naturskyddsföreningen

Text: Per Elvingson



Svenska Naturskyddsföreningen

Förbättra reseavdragen

PM 18 januari 2006.

Per Elvingson på uppdrag av Svenska Naturskyddsföreningen.

Sammanfattning

Dagens reseavdrag (skatteavdrag för resor till arbetet) gynnar bilresande. Den som gör avdrag för bil får dra av ett bestämt belopp per mil. Den som gör avdrag för kollektivtrafik får istället dra av för det sammanlagda biljettpriset. För cykel medges endast ett avdrag med 250 kr per år. I praktiken är det främst bilpendlare som kan använda avdragsmöjligheten.

Fusket är omfattande eftersom systemet är svårkontrollerat. Skatteverkets undersökningar visar att närmare hälften av antalet avdrag är felaktiga. Fusket kostade år 2003 statskassan ca 1,4 miljarder kronor i förlorade skatteintäkter.

En vanlig uppfattning är att reseavdrag främst görs av långpendlare i Norrland. Det stämmer inte. Endast en tiondel av de totala avdragen görs sammanlagt i Gävleborg, Dalarna och alla län norr om dessa. Hälften av reseavdragen görs i de tre storstadslänen, de områden som samtidigt har bäst tillgång till kollektivtrafik.

Norge och Danmark har gjort om reseavdragen så att det är avståndet till jobbet, inte färdstättet, som avgör. Det gör avdraget enklare att kontrollera och människor uppmuntras välja mer miljöanpassade färdmedel. Systemet kan utformas så att skattebortfallet för staten inte blir större än idag och med hänsyn till glesbygden.

Dagens system

Reseavdragen är till för att underlätta arbetspendling, något som anses vara gynnsamt för den ekonomiska tillväxten. Kostnaden för staten uppgår till ca 4,5 miljarder kr per år (2005) i form av uteblivna skatteintäkter.

Avdraget för arbetsresor med bil är 18 kr per mil inkomståret 2006 (en höjning med en krona från året innan). I deklarationen får avdrag göras för de kostnader som överstiger 7000 kr per år.

Avdrag för bil får göras om tidsvinsten är minst två timmar per arbetsdag jämfört med allmänna kommunikationsmedel. Kravet på tidsvinst sätts ur spel om bilen används minst 160 dagar och körs minst 300 mil per år i tjänsten. Om den används i tjänsten minst 60 dagar medges avdrag för de dagar som bilen använts, förutsatt att körsträckan är minst 300 mil per år.

Även kollektivtrafikresenärer får göra avdrag för kostnader som överstiger 7000 kr per år. Avståndet mellan hem och arbetsplats måste vara minst två kilometer.

Beloppet 7000 kr som gräns där skattelättnader börjar inträda innebär i praktiken att avdrag idag medges för bilpendling när avståndet mellan hem och arbetsplats överstiger ca nio km enkel resa.¹

För kollektivtrafikresenärer krävs att resekostnaden (vanligen månadskort) uppgår till minst 640 kr per månad (elva månader per år).

För cyklister medges endast ett avdrag på 250 kr per år, vilket innebär att detta resesätt särbehandlas negativt jämfört med andra sätt att ta sig till och från jobbet.

Främst bilpendling gynnas

I praktiken är det främst bilpendlare som kan använda avdragsmöjligheten. Under taxeringsåret 2003 gjorde 985 000 personer avdrag med sammanlagt 12,3 miljarder kronor för resor till och från arbetet. Den största delen rörde bilresor.

En vanlig uppfattning är att reseavdrag främst görs av långpendlare i Norrland. Det stämmer inte, huvuddelen av reseavdragen görs av boende i storstadsregionerna.

De sammanlagda reseavdragen i Dalarna, Gävleborg och alla län norr om dessa uppgick till 1,8 miljarder kr 2003, vilket är samma belopp som drogs av enbart i Stockholms län. Hälften av den sammanlagda summan som drogs av 2003 (5,9 miljarder av totalt 12,3 miljarder kr) hamnade i de tre storstadslänen Stockholm, Skåne och Västra Götaland. Bara en tiondel av de totala avdragen gjordes i Norrlandslänet.

Se vidare tabeller i appendix.

Fusket är utbrett

Det nuvarande systemet är svårkontrollerat och fusket är utbrett. Kontroller som Skatteverket genomfört visar att närmare hälften av antalet avdrag för arbetsresor är felaktiga och att felen nästan alltid är till fördel för den skattskyldige.

¹ 7000 kr delat på 18 kr/mil ger 389 mil, delat på 220 arbetsdagar per år ger 1,77 mil per dag.

Brutto beräknades felaktiga reseavdrag till hela 3,5 miljarder kr i 2003 års taxering, dvs. drygt 30 procent av det totala beloppet hos reseavdraget. Felaktiga reseavdrag motsvarade 2003 ca 1,4 miljarder kr i förlorade skatteintäkter.

Det vanligaste felet enligt Skatteverkets granskningar var otillräcklig tidsvinst, dvs. avdrag för bil trots att tidsvinsten jämfört med allmänna kommunikationer inte uppgår till två timmar. Ett annat vanligt fel var att den skattskyldige gjorde avdrag för fler dagar än man faktiskt arbetat. En mindre antal fel berodde på ett felaktigt avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen. Ett annat vanligt fel är att avdragsrätt överhuvudtaget inte föreligger.²

Utöver det faktum att närmare hälften av dem som gjort avdrag för resor medvetet fuskat förekommer ett mörkertal som är svårt att påvisa, t.ex. personer som samåker men yrkar fullt reseavdrag var för sig.³

Den norska och danska modellen

Reseavdrag som enbart baseras på avstånd mellan hem och arbetsplats – oberoende av färdmedel – tillämpas idag både i Norge⁴ och Danmark⁵. I Norge, som geografiskt liknar Sverige med både tätbefolkade områden och glesbygd, gäller följande:

Avdrag får göras oberoende av färdmedel om avståndet mellan hem och arbetsplats är minst 14 km kortaste vägen (enkel resa).

Vid t.ex. samåkning får alla i bilen göra varsitt avdrag.

Avdrag får göras med 1:40 NOK/km.

Vid resor över 35 000 km per år (motsvarande daglig pendling på ca 8 mil enkel resa) får avdrag bara göras med 0:70 NOK/km för överskjutande sträcka, om man inte kan visa att verkliga kostnader varit högre. Det lägre beloppet är motiverat för att begränsa orimligt stora subventioner till mycket långa resor.

² Anna Hansson, utredare Skatteverket. Telefonintervju 8 november 2005.

³ Intervju med Ulf Lindström, kontrollsamordnare på Skatteverket; Svenska Dagbladet 26 oktober 2004.

⁴ Fradrag for arbeidsreiser – reiser mellom hjem og fast arbeidssted. Skatteetaten, brosjyr oppdatert 18. desember 2003, <http://www.skatteetaten.no/Templates/Brosjyre.aspx?id=5827>

⁵ <http://www.oresunddirekt.com/article.aspx?type=article&id=8510>. Hämtat 16 november 2005.

Avdraget ska reduceras med ett bottenavdrag (9 200 NOK inkomståret 2002).

En ny svensk modell: Mindre fusk och bättre miljö

Om reseavdragen ska vara kvar bör de förändras för att inte försvåra möjligheten att nå miljömålen.

Det är angeläget att bilresor inte subventioneras gentemot andra, mer miljöanpassade transportslag, och att avdraget utformas så att möjligheten att fuska minskar avsevärt jämfört med dagens system.

Reseavdraget bör därför baseras på avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen, med samma milersättning oavsett trafikslag. Systemet kan utformas så att det blir ekonomiskt neutralt för staten. Skatteverket anser att en förändring till avdrag baserat på avstånd skulle vara välkommen genom att avdragsreglerna blir enklare. Det idag mycket omfattande fusket skulle bli avsevärt lättare att kontrollera.⁶

Det kan också vara motiverat att införa en övre gräns för avdrag. Taxeringsåret 2002 gjorde t.ex. 239 personer i Sverige reseavdrag som översteg 100 000 kr per person. Många av dessa avdrag gjordes i storstadslänen. Finland, där systemet i övrigt liknar det nuvarande svenska, har infört en övre gräns för avdrag.⁷

Hur förändras avdragen?

Hur nuvarande bilavdrag skulle påverkas och andra resformer skulle gynnas vid en statsfinansiellt neutral omläggning av reseavdragen beror på var gränsen sätts för avdrag. Idag ligger den (genom tröskelbeloppet 7000 kr) kring en mil enkel resa.

På Kollektivtrafikkommitténs uppdrag räknade Skatteverket (dåvarande RSV) på några alternativa utformningar av ett kilometeravdrag.⁸ (Se tabell).

⁶ Skatteverket: Resor till och från arbetet hårdgranskas, www.skatteverket.se/pressmeddelanden/05_lokala/linkoping_050401.html.

⁷ Förenklingar av reseavdraget och för övriga utgifter. Promemoria 2003-03-03. RSV.

⁸ Förenklingar av reseavdraget och för övriga utgifter. Promemoria 2003-03-03. RSV. Redovisas i slutbetänkande från kollektivtrafikkommittén, SOU 2003:67 (s. 312).

Effekter av ändrade kilometeravdrag om statens kostnad ska vara lika stor som idag.

Avdrag för enkel resa längre än	Avdrag Kr per mil	Antal som skulle få göra avdrag (tusen)	Varav med följande färdmedel, tusental				
			fots/cykel	bil	rälsburet	buss	övrigt
1 mil	8,13	1 636	7	1306	157	149	16
2 mil	12,34	1 007	0	799	107	96	6
5 mil	29,53	233	0	183	22	16	3

Med en gräns kring 3 mil enkel resa blir avdraget per mil ungefär samma som idag. Med en mil enkel resa som gräns skulle avdraget hamna kring 8 kr per mil. Vid gränsen två mil enkel resa blir avdraget ca 12 kr per mil.

Vilka gynnas och drabbas?

Förändrade reseavdrag enligt ovan innebär att en del vinner och andra förlorar.

Om gränsen sätts vid tre mil enkel resa blir avdraget per mil detsamma som för dagens bilpendlare. Vinnare blir de kollektivtrafikresenärer som får dra av mer än den faktiska kostnaden. För bilpendlare som reser längre än tre mil enkel resa sker ingen förändring. Pendlare som reser kortare sträckor och idag drar av för resor mellan en och tre mil enkel resa (oavsett färdmedel) mister hela avdraget.

Skatteverkets (RSV) utredning visar att om man istället sätter gränsen vid 2 mil enkel resa kommer kollektivresenärer liksom de som samåker att vinna jämfört med dagens regler. Ensamåkande i bil liksom samåkande som fuskar (dvs. drar av som om de åkte ensamma) kommer att förlora.

Om man sätter avståndsgränsen lågt kommer en del kollektivresenärer med billiga månadskort, t.ex. i Stockholmsregionen, att vinna mycket, kanske oskäligt mycket.

Det är rimligt att vid en omläggning till färdmedelsneutrala reseavdrag också införa en övre gräns, som i de danska och norska systemen, där avdraget per kilometer reduceras kraftigt. Detta för att inte gynna mycket lång daglig pendling med t.ex. tåg, då avdragssummorna kan bli överdrivet generösa.

En vanlig invändning är att minskade bilavdrag skulle drabba norrlandslänen extra hårt, men största antalet avdrag och den största totala summan som dras av finner man i Stockholms län, Västra Götaland och Skåne. De genomsnittliga avdragen för de som drar av är relativt lika i landet.

Det volymmässigt största pendlingsbehovet finns kring storstäderna. Där finns de flesta pendlare skattebetalarna och därmed de stora volymerna i pengar räknat (se under rubriken "Främst bilpendling gynnas" ovan samt tabeller i appendix). I dessa områden är också biltrafikens effekter på miljö och trängsel stora problem och det finns fungerande alternativ i form av en väl utbyggd kollektivtrafik.

Om man väljer en omläggning av reseavdragen som minskar milersättningen kan boende i glesbygd subventioneras separat istället för att som idag använda huvuddelen av pengarna till att gynna storstadsregionernas många bilpendlare.

Vad händer nu?

En förändring till avståndsbaserade reseavdrag oberoende av färdmedel har förslagits av Kollektivtrafikkommittén (2003) och i den offentliga utredningen "Bilen, biffen, bostaden" (2005).⁹ Frågan var också en av de 121 punkter som ingick i regeringsöverenskommelsen mellan socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet efter valet 2002.

En arbetsgrupp under finansdepartementets ledning har haft i uppdrag att se över möjligheten att införa färdmedelsneutrala reseavdrag. Gruppens arbete avslutades dock hösten 2004 utan att något förslag offentliggjordes.

I remissvaret på Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande ansåg Vägverket en sådan förändring vara "intressant att studera". Göteborgs kommun driver en aktiv kampanj för en förändring eftersom man anser att bl.a. förändrade reseavdrag är en förutsättning för att kunna lösa stadens trafikproblem, bl.a. för att klara de lagstiftade luftkvalitetsnormerna.¹⁰

⁹ Bilen, Biffen, Bostaden - Hållbara laster, smartare konsumtion. SOU 2005:51.

¹⁰ www.nyalagar.nu

APPENDIX

Kommuner: 20 i topp

Andel inkomsttagare (%) med reseavdrag, 20-64 år inkomståret 2003.

1	Lerum	Västra Götaland	47,9
2	Knivsta	Uppsala	46,9
3	Håbo	Uppsala	46,7
4	Kungsbacka	Halland	45,1
5	Bollebygd	Västra Götaland	44,8
6	Ale	Västra Götaland	44,0
7	Kungälv	Västra Götaland	42,6
8	Tjörn	Västra Götaland	41,0
9	Orust	Västra Götaland	40,8
10	Grästorps	Västra Götaland	39,6
11	Vellinge	Skåne	39,5
12	Svalöv	Skåne	39,4
13	Härryda	Västra Götaland	39,4
14	Kävlinge	Skåne	39,2
15	Stenungsund	Västra Götaland	38,7
16	Skurup	Skåne	37,8
17	Gnesta	Södermanland	37,7
18	Lekeberg	Örebro	37,6
19	Svedala	Skåne	37,4
20	Lilla Edet	Västra Götaland	37,2
	HELA RIKET		19,0

Genomsnittligt reseavdrag (SEK) inkomståret 2003.

1	Trosa	Södermanland	20 400
2	Norrtälje	Stockholm	20 200
3	Nynäshamn	Stockholm	19 400
4	Strängnäs	Södermanland	19 200
5	Bjurholm	Västerbotten	18 800
6	Tjörn	Västra Götaland	18 800
7	Orust	Västra Götaland	18 800
8	Heby	Västmanland	18 200
9	Enköping	Uppsala	18 100
10	Jokkmokk	Norrbotten	18 000
11	Gnesta	Södermanland	17 900
12	Nordmaling	Västerbotten	17 800
13	Stenungsund	Västra Götaland	17 600
14	Lilla Edet	Västra Götaland	17 300
15	Ockelbo	Gävleborg	17 100
16	Sjöbo	Skåne	17 100
17	Älvsbyn	Norrbotten	16 300
18	Munkfors	Värmland	16 300
19	Flen	Södermanland	16 300
20	Värmdö	Stockholm	16 200
	HELA RIKET		12 400

Data från SCB (www.scb.se), publicerade 17 mars 2005.

Län: samtliga

Andel inkomsttagare (%) med reseavdrag, 20-64 år inkomståret 2003.

HALLANDS LÄN	26,5
UPPSALA LÄN	25,5
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN	22,4
SÖDERMANLANDS LÄN	21,8
SKÅNE LÄN	21,6
GOTLANDS LÄN	21,5
VÄSTERNORRLANDS LÄN	21,3
KRONOBERGS LÄN	21,1
VÄRMLANDS LÄN	21,1
BLEKINGE LÄN	20,6
DALARNAS LÄN	20,0
KALMAR LÄN	19,4
VÄSTMANLANDS LÄN	19,2
ÖREBRO LÄN	19,0
HELA RIKET	19,0
JÖNKÖPINGS LÄN	18,5
VÄSTERBOTTENS LÄN	18,2
ÖSTERGÖTLANDS LÄN	17,8
JÄMTLANDS LÄN	17,7
GÄVLEBORGS LÄN	17,4
NORRBOTTENS LÄN	17,4
STOCKHOLM LÄN	11,9

Genomsnittligt reseavdrag (SEK) inkomståret 2003.

SÖDERMANLANDS LÄN	16 100
UPPSALA LÄN	15 700
VÄSTMANLANDS LÄN	13 700
STOCKHOLM LÄN	13 300
NORRBOTTENS LÄN	13 100
HALLANDS LÄN	12 700
SKÅNE LÄN	12 400
JÄMTLANDS LÄN	12 400
HELA RIKET	12 400
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN	12 100
VÄRMLANDS LÄN	11 800
ÖREBRO LÄN	11 800
GÄVLEBORGS LÄN	11 800
VÄSTERBOTTENS LÄN	11 700
DALARNAS LÄN	11 600
KALMAR LÄN	11 300
ÖSTERGÖTLANDS LÄN	11 200
KRONOBERGS LÄN	11 000
GOTLANDS LÄN	11 000
BLEKINGE LÄN	10 800
VÄSTERNORRLANDS LÄN	10 800
JÖNKÖPINGS LÄN	10 600

Data från SCB (www.scb.se), publicerade 17 mars 2005.

Reseavdrag per län 2003

Län	Inkomsttagare	Reseavdrag % av inkomsttagare	Antal	Genomsnittl. reseavdrag	Summa reseavdr.
Västra Götalands län	877 626	22,4	196 588	12 100	2 378 717 510
Stockholms län	1 123 864	11,9	133 740	13 300	1 778 739 553
Skåne län	661 935	21,6	142 978	12 400	1 772 926 704
Uppsala län	180 053	25,5	45 914	15 700	720 842 186
Hallands län	158 455	26,5	41 991	12 700	533 280 303
Södermanlands län	147 417	21,8	32 137	16 100	517 404 187
Östergötlands län	240 126	17,8	42 742	11 200	478 715 194
Västmanlands län	148 450	19,2	28 502	13 700	390 482 880
Värmlands län	153 279	21,1	32 342	11 800	381 634 054
Jönköpings län	183 566	18,5	33 960	10 600	359 972 926
Dalarnas län	154 876	20	30 975	11 600	359 312 320
Örebro län	157 199	19	29 868	11 800	352 440 158
Norrbottnens län	145 367	17,4	25 294	13 100	331 349 540
Gävleborgs län	156 841	17,4	27 290	11 800	322 025 941
Västernorrlands län	137 925	21,3	29 378	10 800	317 282 670
Västerbottens län	148 367	18,2	27 003	11 700	315 932 690
Kalmar län	130 838	19,4	25 383	11 300	286 823 064
Kronobergs län	100 794	21,1	21 268	11 000	233 942 874
Blekinge län	85 004	20,6	17 511	10 800	189 116 899
Jämtlands län	71 978	17,7	12 740	12 400	157 977 314
Gotlands län	32 882	21,5	7 070	11 000	77 765 930
Totalt	5 196 842		984 672		12 256 684 896

Data från SCB. Statistikbearbetning av Robert Forsmark Larsson.