

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Fi2022/02813

Remiss av promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

Mobility Sweden, som är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, tillstyrker förslaget. Vi saknar dock effektiva åtgärder mot fusk och ser helst att ersättningsnivån för elbilar (förmånsbilar) harmoniseras med övriga bränslen.

Mobility Sweden har varit kritiska till det nya avståndsbaseade och färdmedelsneutrala systemet, som skulle träda i kraft 1 januari, i våra tidigare [remissvar](#). Vi ansåg att det skulle innebära en stor försämring för arbetstagares mobilitet och medföra samhällsekonomiska förluster.

Mobility Swedens övergripande synpunkter

Tidsvinsten vid arbetspendling har en avgörande betydelse

Mobility Sweden står bakom Sveriges klimatpolitiska mål. I det nya systemet för reseavdrag som skulle träda i kraft vid årsskiftet var ett bakomliggande syfte att förmå arbetspendlare att i större utsträckning välja mindre klimatpåverkande färdmedel. De senaste åren har omställningen gått fortare än vad tidigare kunnat förutses. En ökad andel av fordonsflottan elektrifieras och ger därför inte upphov till klimatutsläpp vid färd. Vi anser inte att beskattningen inom reseavdraget är rätt verktyg för att bidra till minskade utsläpp, eftersom det redan finns andra styrmedel som i mycket högre utsträckning främjar omställning och ökar andelen förnybara drivmedel på marknaden. Därtill sker omställningen till renare och säkrare fordon i snabb takt. Antalet eldrivna personbilar växer stadigt. Elektriska fordon är mer energieffektiva och bensin och dieselfordon drivs i allt högre utsträckning med biodrivmedel.

Det är av stor betydelse att ett reseavdrag kompenserar för höga resekostnader till och från jobbet, vilket möjliggör för individer att bo och arbeta i större arbetsmarknadsregioner. Kortare restider betyder större tillgång till fler arbetsplatser och därmed en bättre matchning på arbetsmarknaden mellan arbetstagare och arbetsgivare. Tillgänglighet är den viktigaste förutsättningen för medborgare att kunna leva och bo i hela landet.

Den grundläggande principen i nuvarande system är att arbetsresor utgör en stor kostnad för många arbetstagare och är en förutsättning för inkomstens förvärvande. I dagens system är kopplingen mellan de faktiska kostnaderna för resorna och avdragets storlek mer direkt än i det nya systemet som nu inte ska införas. Ett färdmedelsneutralt system medför att kopplingen till en arbetspendlares faktiska kostnader riskerar att försvinna och kan minska incitamenten att ta ett arbete med lång restid.

Det är viktigt att systemet för reseavdrag inte straffar dem som har långa avstånd till arbetet eller obekväma arbetstider och saknar kollektivtrafik. Därtill är det viktigt att beakta att även i storstads-kommuner med utbyggd kollektivtrafik – kan restiderna bli långa för att pussla ihop en resa med kollektivtrafik från A till B. Restiden till och från arbetet är i de flesta fall viktigare än avståndet, oavsett trafikslag. För många arbetspendlare med bil är tidsvinsten den enskilt viktigaste orsaken till att bilpendla, trots att det i regel är betydligt dyrare jämfört med kollektivtrafik.

På arbetsmarknaden är bilen det största trafikslaget och det finns inga tydliga tecken på en förändring. Bilens fördel är hastigheten vilket innebär kortare restider eller möjlighet att nå fler arbetsplatser på samma tid. Det gynnar inte minst mindre städer och landsbygden som saknar alternativ. Effekten är att bilen blir det kitt som kopplar samman Sveriges kommuner i flera arbetsmarknader. Konsultföretaget WSP har gjort en kontrafaktisk analys genom att modellera en arbetspendling utan bil i hela riket. Resultatet är att när bilpendlingen exkluderas från den kommunöverskridande arbetspendlingen splittras dagens effektiva arbetsmarknader dramatiskt, från 69 till 257. Effekten är således betydande

för svensk arbetsmarknad, i synnerhet för pendlingskommuner. I princip är det endast kring de tre storstäderna där kollektivtrafiken i någon omfattning kan ersätta biltrafiken¹.

Visst kan det av miljöskäl vara befogat att stimulera resande med kollektivtrafik – men vi måste också beakta att skattebetalarna redan subventionerar kollektivtrafiken med ca 50 procent av kostnaderna. Med ett reseavdrag skulle därmed en redan subventionerad biljett få ytterligare kompensation från det allmänna. För resor till och från arbetet med kollektivtrafik får avdrag göras på den del som överstiger 11 000 kronor, om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst två kilometer.

Inför effektiva åtgärder mot fusk

En kritik som riktats mot dagens reseavdragssystem är en hög andel skattefel. Dessa är viktiga att åtgärda för att säkerställa korrekt nyttjande och legitimiteten för systemet. Fusk ska beivras. Vi förordar att man behåller kravet, från det beslutade men ännu inte införda systemet, på att arbetsgivaren ska uppge var personens arbetsplats ligger. Det skulle göra avdraget lättare att kontrollera.

Höjda schablonbelopp för arbetsresor med egen bil och förmånsbil bör harmoniseras mellan elbilarnas avdrag och övriga bränslen

Vi är även positiva till att schablonbeloppen för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas för att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. Detta är en viktig åtgärd då beloppen inte höjts sedan 2008, samtidigt som kostnaderna ökat betydligt. Schablonbeloppen för arbetsresor med egen bil höjs från 18,50 kronor per mil till 25 kronor. Avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil höjs från 9,50 kronor per mil till 12 kronor (från 6,50 kronor för diesel), undantaget elbilarna som ligger kvar på 9,50 kronor.

Höjningarna överensstämmer med de som skulle trätt i kraft i samband med införandet av det nya systemet för reseavdrag. I detta skulle dock elbilarnas avdrag (förmånsbilar) sänkas med 3,50 kronor till 6 kronor per mil. Vi välkomnar att detta inte sker, samtidigt som vi helst ser att ersättningsnivån för elbilar är harmoniserad med övriga bränslen, både för att minska den administrativa bördan och främja omställningen samt öka takten i elektrifieringen.

Bristen på insatsvaror och nyckelkomponenter i kombination med produktionsstörningar, höjda energipriser, höjda kostnader för insatsvaror och transporter, svag krona och den allmänna oron påverkar den svenska fordonsmarknaden med både längre leveranstider och högre kostnader. Utan styrmedel för snabb elektrifiering riskerar fordonen att hamna i andra länder och Sveriges starka utveckling bromsa in. Utöver styrmedel krävs även ökad produktion av fossilfri el, kraftig utbyggnad av ladd- och vätgasinfrastruktur i hela landet och för samtliga fordonsslag. Även ökad inblandning av förnybara drivmedel i bensin och diesel samt fortsatt skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel behövs. Inom Fit for 55 paketet förhandlas nu en högre ambitionsnivå inom förnybartdirektivet för andelen förnybara drivmedel i transportsektorn som ska nås till 2030. Utifrån regeringens prioriteringar kan miniminivån inom EU motsvara samma nivå som dagens reduktionsplikt.

Mobility Sweden vill även passa på att i detta remissvar framhålla att regelverket för beskattning av drivmedelsförmån behöver ses över då det inte hängt med i den snabba elektrifieringen. Både företag och anställda vittnar idag om oklarheter och krångel när det gäller regelverket och administrativa rutiner för drivmedelsförmån för elbilar och laddhybrider. Det handlar om elen som kan laddas på arbetsplatsen, publikt och hemmavid, oavsett om det är en förmånsbil eller en privat bil.

Mobility Sweden och våra medlemsföretag är måna om att långsiktighet och teknikneutralitet råder inom såväl regelverk som styrmedel.

Stockholm den 29 oktober 2022

Mobility Sweden

Sofia Linder
Chefsekonom

¹ [Hur betydelsefull är bilen?](#) WSP oktober 2021.