



FÖRÄNDRADE RESEAVDRAG 2019

Victoria Elmgren

Reseavdragen historiskt

- Tidigare har man kunnat göra avdrag för resor över fem kilometer som innebär att resenären sparar minst två timmars restid per dag (tvåtimmarsregeln), jämfört med kollektivtrafik (tur och retur). Många missar dock kravet på tidsvinst vid bilresor till jobbet. Det är också vanligt att sökanden inte kan styrka avdraget vid en kontroll.
- Nivån på reseavdraget är idag 18:50 kr per mil och har inte förändrats sedan 2008. Detta belopp har varit fastslaget *oavsett den faktiska* kostnaden. Dagens literpris ligger snubblande nära avdraget och täcker då enbart utlägget för drivmedlet, inte övriga driftskostnader på bilen. Detta bidrar till att det anses mindre attraktivt att bosätta sig på landsbygden, något som drabbar hela Sverige.
- Avdragen utnyttjas, per capita, mest i glesbebyggda områden såsom Bollebygd, Håbo, Lerum och Gagnef. I storstäderna görs dock flest reseavdrag även om tex. Stockholmarna i förhållande till tjänsteinkomst gör minst reseavdrag.

Varför förändra reseavdragen?

- Ett avståndsbaserat reseavdrag kolliderar med regeringens ambitioner för klimatmålen om en eldriven fordonsflotta och övertygelsen att hela Sverige ska leva. Nuvarande reseavdrag innebär avdrag på nära sex miljarder kronor årligen och har kritiserats för att missgynna kollektivresande, samt gynna storstad framför landsbygd.
- Ett förändrat reseavdrag drar samtidigt åt andra hållet från det populära "bensinupproret" som med budskap om billigare drivmedel fått stor spridning i Sverige. Ett förändrat regelverk kan bli impopulärt då många på landsbygden redan nu anser att det är för dyrt att resa och bo där.
- Utredningen avser att minska skattefelen och göra avdragen mindre komplicerade eftersom mer än hälften av avdragen innehåller fel. OECD, Landsbygdskommittén och Miljömålsberedningen har alla pekat på behovet av att reformera avdraget.
- En färsk rapport från Skatteverket visar att avdrag för resor till och från jobbet, som är det mest utnyttjade skatteavdraget, även ger upphov till det största skattefelet, det vill säga intäkter samhället går miste om på grund av deklarationsmissar eller fusk. Felaktigt utbetalda reseavdrag beräknas uppgå till 1,8 miljarder kronor om året.

Förslag till nytt reseavdrag - utredningens uppdrag

- Reseavdraget ska sänka kostnaden för den som pendlar på landsbygden men utredningen ska också ta hänsyn till miljömålet att minska utsläppen med 70 procent i trafiken till år 2030. Utredare Lennart Olsen anser att det är en målkonflikt som reds ut genom att främja kollektivtrafik i förhållande till biltrafik.
- Utredningen har också fått balansera andra målkonflikter. En av dem är målet att stärka arbetsmarknaden genom ett regionförstoringsmål, samtidigt som nämnda miljömål ska nås.
- De nya avståndsbaserade och färdmedelsneutrala system som ska tas fram ska ge en mer likvärdig skattelättnad oberoende av färd sätt.
- Skatteverket vill att begäran om skattelättnad ska komma via så kallade tredjemansuppgifter, inte från den skatteskyldige själv. Exempelvis på detta är Rut- och Rot-avdrag.



Utredningen föreslår

- Utredningen föreslår att det nya reseavdraget blir en avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Gränsen sätts vid 30 kilometer enkel resa. Över denna nedre avståndsgräns ges en skattereduktion med 60 öre per kilometer upp till en övre avståndsgräns på 80 kilometer. Som högst kan skattereduktionen normalt bli 12.600 kronor vid resa på 80 kilometers avstånd under 210 dagar.
- Tillägg i de fall kollektivtrafikförbindelserna är bristfälliga föreslås. I sådana fall ges skattereduktionen upp till avstånd på 150 istället för 80 km. Till detta ett fast tillägg på 20 kr om dagen vid alla avstånd från och med 30 km och uppåt. Villkorat att tidsvinsten är med bil jämfört kollektivtrafik är 2,5 h eller mer per dag.

Utredningen föreslår, forts

- Utredningen föreslår indragna skattelättnader för handikappade, ex. för trängselskatter samt minskad omfattning för bro- och färjeavgifter.
- Samåkning med bil kommer att gynnas.
- Utredningen föreslår ikraftträdande för de nya reglerna år 2020, men först ska utredningen ut på remiss så att allmänheten får möjlighet att komma med inspel.
- Lennart Olsen, Reseavdragskommitténs ordförande och regeringens utredare, har påpekat att det inte har legat i utredningens uppdrag att ta fram förslag med koppling till drivmedelspriset.
- Prioriterat i direktivet är att förslaget ska syfta till att möjliggöra att leva och bo i hela landet samt minska orättvisa skillnader mellan hög- och låginkomsttagare som uppstått i samband med föregående reseavdrag. Förut har avdrag vid inkomstbeskattningen resulterat i att höginkomsttagare fått en större skattelättnad än låginkomsttagare- trots att resans längd och pris var samma.

Vem gynnas och vem missgynnas av reseavdragen?

- Reseavdraget kan vara direkt avgörande för dem som inte har ekonomiska möjligheter att bosätta sig nära städer eller samhällen med många arbetstillfällen.
- Reseavdragen behövs till större städer med behov av arbetskraft men med en bostadsmarknad som inte kan svälja efterfrågan.
- Föreslagna förändringar innebär att den som bor nära sin arbetsplats men som har dåliga kollektivanslutningar kommer att drabbas negativt. Exempelvis en sjuksköterska med obekväm arbetstid som inte bor centralt. Vederbörande kommer förlora sitt reseavdrag då vederbörande teoretiskt kan ta bussen, även om detta skulle ta markant mycket längre tid.

Vem gynnas och vem missgynnas av reseavdragen, forts?

- Utredningen bedömer att 150 000- 200 000 färre skattskyldiga än idag kommer att få skattelättnader när det nya systemet införs.
- Den som reser under 30 km kan inte längre få skattelättnad, med undantag för sjuka, äldre och funktionsnedsatta.
- Den som reser längre avstånd på glesbygden kommer att få ungefär samma skattelättnad om kollektivtrafiken är bristfällig och de har inkomster under brytpunkten för statlig inkomstskatt (ca 42').

Andra påverkande faktorer

- Samtidigt som ett nytt reseavdrag i ena änden ska begränsa reskostnaderna för den som bor på landsbygd, kan de som fortsätter att använda "avgasbil" mycket få ökade kostnader i andra änden genom ett annat styrmedel som läggs fram. Den 4 juni lade nämligen Energimyndigheten fram ett nytt förslag för hur reduktionsplikten ska se ut efter år 2021.
- Inblandningskravet av lågutsläppsbränslen på bränsleleverantörer ser ut att öka drivmedelskostnaderna framöver, det är rimligt att anta att priserna kan öka allt eftersom reduktionsnivåerna ökar.
- Därtill har vi den fortsatta indexeringen av drivmedel. Indexeringen med enbart KPI gäller bara under andra halvåret 2019. Från 2020 återinförs indexering med KPI + 2 %.

Miljö- och skatteeffekter

- Enligt utredningens trafikberäkningar bedöms det så kallade transportarbetet med bil, mätt som resta personkilometer, minska med omkring 11 procent och transportarbetet med kollektivtrafik öka med omkring 12 procent. Detta beräknas ske successivt under en period på 5 till 10 år i takt med ändrade färdmedelsvanor.
- Kollektivtrafikanterna som får skattelättnad beräknas öka från dagens cirka 10 till 20 procent. Kollektivtrafikresenärer beräknas öka från 5 till 20 procent i fördelningen av skattelättnaden.
- Utsläppen av koldioxid bedöms minska med drygt 200.000 ton per år, eller drygt 10 procent av de utsläpp som arbetsresandet i dag genererar.
- Statens kostnader i form av skattebortfall beräknas minska med omkring en miljard kronor, främst till följd av minskade skattefel.

