

Reseavdrag och miljöpolitik

DANIEL BERGVALL 2016
MVEK02 EXAMENSARBETE FÖR KANDIDATEXAMEN 15 HP
MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET



Reseavdrag och miljöpolitik

Sätter politiken stopp för miljövänliga incitament?

Daniel Bergvall

2016



LUNDS
UNIVERSITET

Daniel Bergvall

MVEK02 Examensarbete för kandidatexamen 15 HP, Lunds universitet

Handledare: Lars Hansson, IIIIEE, Lunds universitet

CEC - Centrum för miljö- och klimatforskning

Lunds universitet

Lund 2016

Abstract

Income Tax-deduction for commuting expenses has been criticised and discussed for a long time without having reached any conclusions or reformations. Critical opinions in the debate are that a reformation would disfavour taxpayers living in the countryside with no options except car commuting and decreasing size of labour market regions. At the same time tax evasion is a huge problem because taxpayers living in Sweden's metropolitan areas, with good public transport connections, often are able to make tax-deductions for car commuting.

An important conclusion of this thesis is that a well working legislation would create incentives for commuters to choose more environmentally friendly options. To be able to answer my questions, I compared the differences between distance related tax-deduction and commuting as a non-tax-deductible expense to Sweden's current legislation. Furthermore, a survey was sent to all the parliament parties in Sweden to show what their viewpoints are on the income tax-deduction of commuting expenses. The survey showed that most political parties have viewpoints somewhat similar to each other, which clearly shows that the political climate affect if incentives are created.

With the answers received from the political parties and the results of the comparison between different legislations, this study shows that a distance related tax-deduction for work commuting most likely is the best option. All the political parties are very keen on preserving the ability of living in the countryside, therefore a reformation has to be made in a way that still preserves this possibility.

Keywords: Commuting expenses, tax-deduction, environmental incentives, car commuting, public transport.

Innehållsförteckning

Abstract 3

Innehållsförteckning 5

Inledning 7

Den politiska bakgrunden 7

Tidigare forskning på området 9

Synpunkter på reseavdraget som det ser ut idag 10

Syfte 10

Miljövetenskaplig förankring 10

Avgränsning 11

Frågeställningar 11

Metod 13

Analys av regelverk 13

Riksdagspartiernas synvinklar 13

Reseavdragens utformning och effekter 15

Utformning av reseavdrag 15

Sverige 15

Danmark 16

Storbritannien 17

Effekter av reseavdrag 17

Effekterna av det svenska regelverket 17

Effekterna av ett avståndsbaserat reseavdrag 18

Effekterna av ett slopat reseavdrag 18

Resultat 21

Analys av regelverken 21

Riksdagspartiernas ståndpunkter 21

Värdesammanställning 22
Svar på undersökningen 22

Diskussion 31

Slutsats 35

Tack 37

Referenser 39

Bilagor 41

Bilaga 1. Enkätundersökning riksdagspartier 41

Inledning

En fråga som under flera år har förundrat mig är varför bilister har möjlighet att göra större skatteavdrag för resor till och från arbetet än de som till exempel väljer att åka kollektivt. Givetvis är det så att det är dyrare att utföra arbetsresorna med bil än vad det är med kollektivtrafik och i många fall så är det också näst intill oundvikligt att välja bil framför kollektivtrafik. Frågan kvarstår dock om det är ett rättvist system, men också om det belönar ett samhällsekonomiskt olönsamt val. För nog måste det gå att med reseavdraget skapa incitament för bilister att välja att åka kollektivt till arbetet eller i den mån det går, samåka med kollegor.

Den tanke jag har är att ett väl fungerande system som skapar incitament för gemene man att välja att utföra sina resor till och från arbetet med mer miljövänliga alternativ än med bil skulle innebära en stor minskning på miljöpåverkan som vi idag ser som följd av att många åker till och från arbetet i varsin bil.

Av egen erfarenhet som både bil- och busspendlare insåg jag att kostnaden för busskort ett helt år ofta inte överskrider den summa pengar för att bli avdragsgill. Visst är det billigare i längden att åka kollektivt, men att som kollektivtrafikant inte kunna göra avdrag överhuvudtaget känns något orättvist då man redan har både förlängt sin restid samt minskat bekvämligheten, samtidigt som man gör miljön en tjänst.

Jag tror också att klimatet för miljömedvetna val är så långt kommet idag att de flesta personer gärna vill bidra till en bättre miljö, men att det för många kan behövas en knuff i rätt riktning för att släppa ett invariant beteende gällande något som är en stor del av den dagliga rutinen, vilket resorna till och från arbetet klart får anses vara.

Ett väl fungerande system för reseavdrag borde vara ett tämligen enkelt redskap för att hjälpa till att uppnå miljömålen genom att minska miljöpåverkan från alla de miljoner arbetsresor som görs varje år.

Den politiska bakgrunden

Möjligheten att få göra skatteavdrag på utgifter som uppkommer till följd av resor till och från arbetsplatsen kom till redan på 1920-talet. Då var målsättningen med reseavdraget att skapa en mer lättillgänglig arbetsmarknad genom att skapa en

ekonomisk möjlighet att ta arbeten på orter som var längre bort än gångavstånd (WSP, 2012). Först år 1958 blev det en lagstadgad rätt att göra avdrag för resor till och från arbetsplatsen med anvisningar om hur mycket tidsvinst som krävdes av bilåkaren jämfört med kollektivtrafikresenären samt ett minimumavstånd mellan bostad och arbetsplats (Aronsson, Nordström, BFR., Holmgren, & Listérus, 1984). Reseavdraget har sedan dess endast fått små förändringar i form av förändrade milersättningsbelopp och gränser för avdragsgilla kostnader.

En viktig fråga vad gäller reseavdraget ur skatteperspektiv är att en grundläggande princip för inkomstbeskattningen i Sverige är att man inte får göra avdrag för personliga levnadskostnader. Att resor till och från arbetet kan anses vara personliga levnadskostnader har diskuterats i (SOU, 1977:91) och (Prop., 1980/81:118) då det är en utgift vilken de flesta arbetande personer har, som jämförelse kan sägas att till exempel ett pendelkort ofta kommer att användas även för resor som inte har med arbetet att göra. Det som har lyfts fram är att arbetsresor delvis är privata levnadskostnader, framför allt om den skattskyldige flyttat till annan ort än där arbetsplatsen är förlagd. Dock så har det också diskuterats att reseavdraget egentligen handlar om allmän skälighetshänsyn och att utformningen av reseavdraget inte kan anses vara bunden av de gällande skatterättsliga principerna (SOU, 1993:44).

Problemen med reseavdragets juridiska effektivitet har lyfts fram i (Prop., 1980/81:118) där det konstaterades att det är svårt för skattemyndigheterna att kontrollera vem som är berättigad till reseavdrag samt att det uppmärksammades att reseavdrag många gånger hade medgivits helt felaktigt och regelverket medförde också flera arbetskrävande tvister mellan skattemyndigheterna och skattepliktiga. Detta lyftes nyligen fram i (Motion, 2015/16:929) samt att det omfattande fusket innebär stora uteblivna skatteintäkter till staten (Motion, 2015/16:1206).

Avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag föreslogs i (SOU, 1989:33) i kombination med att tidsvinstregeln skulle slopas. Problemen med avståndsberoende reseavdrag togs upp i (SOU, 1993:44) där det måste utformas på ett sätt som innebär att skattepliktiga som inte kunde använda sig av kollektivtrafik och med långt avstånd till arbetet inte skulle drabbas av ett minskat avdrag (SOU, 1993:44).

En av anledningarna till att ingen reformering har gjorts är att det har ansetts att många skattskyldiga i glesbygd och storstadsregioner har varit beroende av bil för att ta sig till och från arbetet med rimliga restider och att dessa grupper skulle medföras väsentliga ekonomiska påfrestningar och en flytt närmre arbetsplatsen ansågs för många vara en svårighet (Prop., 1989/90:110). Enligt (Prop., 1980/81:118) skulle en reformering främst medföra ekonomiskt lidande för boende på landsbygden som var beroende av bil för sin arbetspendling. Det har också pekats på att reseavdraget minskar utgifterna för resor till och från jobb för de som är bosatta i glesbygdsområden, vilket avsevärt förbättrar möjligheterna för de

boende i dessa områden att få arbete utan att behöva flytta (Skr., 2008/09:167). En annan anledning till att inga förändringar gjorts är att det är en komplex fråga som innefattar såväl politiska som ekonomiska aspekter inom bland annat arbetsmarknad och jämställdhet (Prop., 1978/79:99).

Nackdelar som skulle kunna uppkomma av ett avståndsbaserat reseavdrag har uttalats vara betydande avgränsningsproblem och en försämrad rörlighet på arbetsmarknaden. Vidare skulle de som åker kollektivtrafik långa sträckor överkompenseras samt att det skulle försämma möjligheterna att bo och arbeta i glesbygdsområden om reseavdraget baserades på avstånd (Prop., 2008/09:162).

I samband med diskussioner om åtgärder för att minska bilresandet pekades det i (Prop., 1978/79:99) på att reseavdragets utformning bidrog till sänkta kostnader för bilanvändning och att ett förändrat reseavdrag säkerligen skulle öka förståelsen för bilens verkliga kostnader. De verkliga bilkostnaderna sågs härmed som ett incitament för minskad bilanvändning. Vidare så diskuterades det att en förändring av reseavdragen troligen skulle ge positiv påverkan på kollektivtrafik, bilanvändning och bebyggelsestruktur ur ett energi- och trafikpolitiskt perspektiv (Prop., 1978/79:99). En nackdel ur trafikpolitiskt perspektiv är att reseavdragsreglerna i viss mån gynnar arbetspendling i egen bil framför samåkning och kollektivtrafik (Prop., 1980/81:118). I motsats till att låta bilens verkliga kostnader skapa incitament för ett förändrat resebeteende så höjdes milersättningen med 50 öre av regeringen 2008 för att kompensera för den höjda koldioxidskatten och energiskatten på diesel (Skr., 2008/09:167).

Det är tydligt att reseavdragets utformning har diskuterats under lång tid, samtidigt som det är lika tydligt att det visat sig svårt att väga fördelarna mot nackdelarna av ett reformerat reseavdrag. Trots att det verkar vara politisk konsensus att reseavdraget borde förändras har inga beslut tagits, likaså har det inte från politiskt håll tagits ordentligt ställningstagande i frågan.

Tidigare forskning på området

Tidigare forskning angående reseavdraget berör till stor del kollektivtrafikområdet, där reseavdraget analyserats utifrån ekonomiska styrmedel som kan skapa ett större underlag för kollektivtrafik och förändrat resebeteende (Holmberg, 2013; VTI, 2013). Vidare så har tidigare forskning analyserat reseavdraget utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv för undersöka om kostnaderna för reseavdraget kan motiveras med fördelarna på arbetsmarknaden. En utförlig rapport från WSP (2012) angående reseavdraget har visat sig vara en viktig stöttepelare i debatten runt reseavdrag då politiker och intresseorganisationer ofta hänvisar till dem. Internationellt sett så finns det begränsat med forskning då reseavdrag är något som inte existerar i många länder. Det är tydligt konsensus bland forskare att reseavdragets utformning är i behov att ses över.

Synpunkter på reseavdraget som det ser ut idag

Det finns en hel del synpunkter på reseavdragets utformning. Den punkt som förefaller få mest kritik är det faktum att reseavdraget är juridiskt ineffektivt och svårt för skatteverket att kontrollera. Detta gör att reseavdraget lämnar ett stort utrymme för fusk.

Det som mest talar för reseavdraget i sin nuvarande utformning är att värna om människor på lands- och glesbygden, då dessa ofta inte har tillgång till bra kollektivtrafik och således blir helt beroende av bilen. Även mot detta riktas det mycket kritik då skatteverket har visat på att en stor del av reseavdragen görs i och runt om storstadsregioner där tillgången av kollektivtrafik är hög.

I en debattartikel i Dagens industri från 2015 föreslår Naturskyddsföreningen ett borttagande eller omformande av reseavdraget då syftet med reseavdraget inte är att stödja bilister i storstadsregioner som har god tillgång till kollektivtrafik (Axelsson & Hunhammar, 2015).

Syfte

Syftet med denna uppsats är att analysera hur reseavdraget kan utformas för att skapa ett incitament för arbetspendlare att välja bästa möjliga färdmedel från miljösynpunkt. Dessutom studeras den politiska trögheten som har uppstått vid förändringar av reseavdraget vilket har lett till lång tid av kritik mot utformningen utan att någonting har gjorts åt problemen.

Miljövetenskaplig förankring

Den miljövetenskapliga förankringen i denna uppsats ligger i att bilresor utgör en stor del av koldioxidutsläppen. Bilresor till och från arbetsplatsen är i många fall oundviklig, men för pendlare som har möjlighet till kollektivtrafik så skulle ett incitament för aktivt miljöval kunna spara in samhällsekonomiskt olönsamma utsläpp. Vidare så skulle incitament för ett förändrat resebeteende kunna medverka till att uppnå miljömålen.

Avgränsning

Då reseavdrag är ett mycket komplext område med många olika aspekter och åsikter att ta hänsyn till samt många undantagsregler så avgränsas denna uppsats till att fokusera på reseavdraget rent generellt i dess huvuddrag och inte till exempel förmånsbeskattning av yrkesfordon eller subventionerat periodkort. Vikt läggs därför inte heller på undantagsregler såsom moped, färja eller flyg till arbetet eller undantag för de med speciella behov.

Frågeställningar

- Kan ett reformerat reseavdrag skapa incitament för arbetspendlare att välja kollektivtrafik framför bilen?
- Vad har det politiska klimatet för påverkan på vilka incitament som utvecklas genom reseavdrag?
- Vilka effekter ger olika typer av reseavdrag på valet av färdmedel?
- Hur ställer sig riksdagspartierna till en reformering av reseavdraget och finns det några större flaskhalsar i debatten?

Metod

För att besvara frågeställningarna delades metoden upp i två delar. Dels utfördes en litteraturgranskning av gällande regelverk och vilka effekter de ger, dels utfördes en fallstudie riktad mot Sveriges riksdagspartier och deras synpunkter på reseavdraget.

Analys av regelverk

Genom att utföra en litteraturstudie över tidigare forskning på området samt en dokumentgranskning på respektive skattemyndighets hemsidor av vilka regler som gäller för skatteavdrag för arbetsresor bildades en uppfattning av hur Sveriges reseavdrag och ett avståndsbaserat reseavdrag likt Danmarks är utformade och vilka effekter som de ger. Då arbetsresor i viss mån anses vara personliga levnadskostnader har även detta inkluderats i analysen genom att Storbritannien används som exempel där resor till och från arbetet inte får dras av på skatten. För att undersöka reseavdragets effekter utfördes en litteratursökning på sökord såsom; reseavdrag, kørselsfradrag och tax-deduction på LUB-search och Google. Effekterna som uppstår av de olika varianterna sammanställdes i en tabell (se tabell 4) för att enkelt få en överblick över för- och nackdelar med respektive system.

Riksdagspartiernas synvinklar

För att bilda en tydlig uppfattning av hur partierna i Sveriges riksdag ställer sig till reseavdraget och vilka effekter reseavdraget resulterar i utfördes en fallstudie av induktiv kvalitativ karaktär. Fallstudien utgjordes av en enkät om åtta frågor (se bilaga 1) som skickades ut via e-mail till de trafikpolitiska talespersonerna i de åtta riksdagspartierna där de fick svara hur partierna står i frågor gällande reseavdraget. Frågorna utformades för att ge respondenten möjlighet att besvara frågorna utifrån partiets egna synpunkter, så att en värdesammanställning kunde göras utifrån de aspekter som partiets talesperson valde att lyfta fram. Telefonkontakt upprätthölls löpande med de respondenter vars svar inte hade inkommit. Vid händelse av

bortfall eller ofullständiga svar gällande enkätundersökningen kompletterades svarsunderlaget med officiella ställningstagande från partiet, så som budgetmotioner.

För att få en överblick av vilka samhällsaspekter som riksdagspartierna anser vara viktiga vid utformning av reseavdraget gjordes en värdesammanställning (se tabell 5) där det framgår vilka värden som nämndes i svaren av respektive trafikpolitiska talesperson. För värdesammanställningen användes induktiv kvalitativ metod för att dra slutsatser utifrån erfarenheterna som erhöles av riksdagspartiernas svar (Bryman, 2008). Vidare redovisades svaren fråga för fråga för att se likheter och skillnader mellan riksdagspartiernas svar för enskilda frågor.

Reseavdragens utformning och effekter

Utformning av reseavdrag

Reseavdragen ser olika ut i de flesta länder, och något som är viktigt att ha i åtanke är att olika länder har olika behov. Ett avlångt land såsom Sverige har ju självklart andra förutsättningar än ett litet och kompakt land som Danmark, där vägnät och kollektivtrafik lättare får bättre täckning.

De regelverk för resor till och från arbetsplatsen som undersöks är de som gäller i Sverige, Danmark och Storbritannien.

Sverige

I det svenska skattesystemet är resor till och från arbetet uppdelat i många olika avdragsnivåer beroende på bland annat val av färdmedel. De generella reglerna är dock att endast reseavdrag medges för de kostnader som överstiger 10 000 kronor. För att ha rätt att göra reseavdrag för kollektivtrafikresor gäller att det är minst två kilometer mellan bostad och arbetsplats (Skatteverket, 2016b).

För att vara berättigad till skatteavdrag vad gäller resor till och från arbetet med egen bil krävs det att avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer samt att den skattepliktiga vinner minst två timmar per arbetsdag på att köra bil istället för att åka med kollektivtrafik (Skatteverket, 2016a). Avdrag medges med 18,50 kronor per mil för de kostnader som överstiger 10 000 kronor. Utgifter för trängselskatt och broavgifter är också avdragsgilla.

Gränsen för vilken kostnaderna måste överstiga för att den skatteskyldige skall ha rätt att göra avdrag samt milersättningen har höjts flera gånger. Sedan millennieskiftet har gränserna och milersättningen sett ut enligt tabell 1.

Tabell 1

Gränser för avdragsgilla kostnader och aktuell ersättning per mil för arbetsresor med egen bil i svenska kronor (WSP, 2012).

INKOMSTÅR	GRÄNS FÖR AVDRAGSGILLA KOSTNADER	MILERSÄTTNING
2000	7 000 kr	15 kr/mil
2001-2004	7 000 kr	16 kr/mil
2005	7 000 kr	17 kr/mil
2006	7 000 kr	18 kr/mil
2007	8 000 kr	18 kr/mil
2008	8 000 kr	18,50 kr/mil
2009-2011	9 000 kr	18,50 kr/mil
2012-	10 000 kr	18,50 kr/mil

Gränsen för hur höga kostnader som behöver ha uppnåtts för att ha rätt till skatteavdrag har alltså höjts vid ett flertal tillfällen de senaste 15 åren, lika så har milersättningen höjts. Sedan 2012 har varken beloppsgränsen för avdrag eller milersättningen förändrats.

En undersökning, som utfördes 2003, av vilka färdmedel som har använts för resor till och från arbetet av de som har gjort reseavdrag visade att 85 procent körde ensam i bil och 5 procent åkte kollektivt (WSP, 2012).

Danmark

Det danska regelverket ger rätt till skatteavdrag för resor till och från arbetsplatsen oavsett vilket valt transportmedel så länge den skatteskyldiges arbetsgivare inte betalar för arbetsresorna (SKAT, 2016). Det är ett avståndsbaserat system som ger rätt till skattelättnader för arbetsresor över 24 kilometer per dag enligt tabell 2.

Tabell 2

Satser för körselsfradrag i 2016 (SKAT, 2016). I danska kronor.

TRANSPORT PR. DAG	FRADRAG PR. KM PR. DAG FOR 2016
0-24 km	0 kr. (intet fradrag)
25-120 km	1,99 kr
Over 120 km	1,00 kr (1,99kr i udkantkommuner)

Som framgår av tabell 2 så är avdraget per kilometer högst för skatteskyldiga som behöver resa mellan 25 och 120 kilometer per dag mellan arbete och bostad. För de som har över 6 mil enkel resa mellan sin arbetsplats och bostad sjunker avdraget

per kilometer. Dock står rätten kvar för fullt reseavdrag för de som bor i danska utkantskommuner. Dessa är kommuner som ligger en bit ifrån de danska storstadsregionerna och där den största centralorten har mindre än 30 000 invånare. Danmark har 25 kommuner som klassas som utkantskommuner där flera av dessa är öar.

Utöver kilometerersättningen kan danska skatteskyldiga ha rätt att göra ytterligare reseavdrag för resor över antingen Öresunds- eller Storebæltbron. Där skiljer sig ersättningen mellan bilresenärer och kollektivtrafikanter ganska markant. Bilister och motorcyklister får dra av 50 respektive 110 danska kronor per enkel resa över broarna, samtidigt som en tågpassagerare eller busspendlare endast får göra reseavdrag med 8 respektive 15 danska kronor per bropassage. (SKAT, 2016)

Storbritannien

I Storbritannien har privatpersoner ingen rätt att göra skatteavdrag för resor till och från arbetsplatsen, undantaget från om det gäller en temporär arbetsplats eller om det gäller resan mellan två olika jobb (GOV.UK, 2016). Det finns alltså inget reseavdrag som kan göras. Detta beror på att Storbritannien ser kostnaderna som uppstår av arbetspendling som personliga levnadskostnader och dessa kostnader skall därför inte vara avdragsgilla (Potter, Enoch, Rye, Black, & Ubbels, 2006).

Effekter av reseavdrag

Effekterna av det svenska regelverket

Reseavdraget som det är utformat idag ger till viss del positiva effekter på arbetsmarknadens tillgänglighet då personer får minskad reskostnad och därmed kan ta arbete längre ifrån sin bostad (WSP, 2012). Vidare så skapar reseavdraget ekonomiska incitament för att välja att köra bil framför att åka kollektivt (WSP, 2012). Detta gör att reseavdraget delvis motverkar miljömålen och utformningen medför att det i praktiken endast är bilresor som möjliggör avdrag på skatten (Naturvårdsverket & Energimyndigheten, 2006). Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI (2013) menar att det är svårt att se det svenska regelverket för reseavdrag som ett samhällsekonomiskt motiverat styrmedel och att det minskande antalet resor vid ett borttagande av reseavdraget därför kan ses som motiverande. Möjligheten att göra skatteavdrag för arbetspendling har generellt sett negativa effekter på transport och miljö, då dessa avdrag tenderar att stimulera bilpendling och förlängda arbetsresor (Potter et al., 2006).

Effekterna av ett avståndsbaseerat reseavdrag

Ett avståndsbaseerat och färdmedelsneutralt reseavdrag skulle troligen stimulera fler personer att välja att åka kollektivt istället för att köra bil då incitament skapas av att kollektivtrafikresenärer har samma möjlighet till avdrag som bilpendlare (WSP, 2012). Vidare skulle ett avståndsberoende reseavdrag väsentligt försvåra fusket med reseavdraget och även underlätta för skattskyldiga att fylla i rätt belopp. Skatteverket skulle mycket lättare kunna kontrollera avståndet mellan arbetsplats och bostad vilket skulle minska antalet svårlösta konflikter. En omläggning av reseavdraget till att utgå från en generell kostnad för att resa och inte kostnaden för att resa med bil skulle troligen ge positiv effekt på efterfrågan av kollektivtrafikresor (VTI, 2013). Detta skulle i sin tur vara positivt för utbyggnaden av kollektivtrafik eftersom det behövs ett rimligt resandeunderlag för att kollektivtrafiken skall kunna konkurrera med bilen (Holmberg, 2013). Ett avståndsberoende reseavdrag skulle ge positiva effekter på jämställdhet mellan kvinnor och män då kvinnor åker kollektivtrafik till arbetsplatsen i större utsträckning än män (WSP, 2012). Ett avståndsberoende reseavdrag skulle påverka kollektivtrafikresandet positivt och samtidigt minska bilresandet markant (se tabell 3) vilket skulle vara positivt ur miljösynpunkt (Holmberg, 2013). Vidare så är enligt Potter et al. (2006) möjligheten till reseavdrag kostsamt för staten och inte särskilt kostnadseffektivt jämfört med andra skatteincitament för att främja miljövänliga transportmedel. Enligt Holmberg (2013) är dock en fördel med avståndsbaseerat reseavdrag att det kan göras kostnadsneutralt för det offentliga.

Effekterna av ett slopat reseavdrag

Alternativet att avveckla reseavdraget helt och hållet skulle ge negativa konsekvenser för de cirka 900 000 personer som årligen gör skatteavdrag för resor till och från arbetsplatsen. De som skulle drabbas mest är de som bor i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik, som därmed är beroende av reseavdraget (WSP, 2012). Likaså skulle arbetsmarknadsregionerna troligen bli mindre då kostnaderna för resor till och från arbetsplatsen skulle bli mycket högre för de som idag gör reseavdrag. Enligt WSP (2012) skulle detta dock kunna resultera i ett minskat transportberoende och att fler väljer att åka kollektivt. Slopat reseavdrag skulle resultera i större minskning av bilpendlandet än avståndsberoende (se tabell 3) men samtidigt inte ha lika märkbar förändring på kollektivtrafiken (Holmberg, 2013).

En positiv effekt av ett slopat reseavdrag är att både skattefusket och statens kostnader för reseavdraget skulle försvinna. Det skulle också resultera i att arbetspendlare betalar den verkliga kostnaden för sina arbetsresor.

Tabell 3

Förändring på färdmedelsval av förändrat reseavdrag baserat på undersökningar i Norrland och Mälardalen (Holmberg, 2013).

EFFEKTER AV REFORMERING	KOLLEKTIVTRAFIK	BIL
Slopat reseavdrag	+5 % till -3 %	-23 % till -19 %
Avståndsberoende reseavdrag	+40 % till +75 %	-10 % till -11 %

Resultat

Analys av regelverken

Efter en genomgång av utformning och effekter av de tre olika alternativen har följande punkter (se tabell 4) framkommit som för- och nackdelar.

Tabell 4

För- och nackdelar med olika alternativ.

DAGENS RESEAVDRAG	AVSTÅNDSBASERAT	INGET RESEAVDRAG
<ul style="list-style-type: none">• Lättillgänglig arbetsmarknad• Incitament för bilism• Tenderar att stimulera långa arbetsresor• Kan ha negativa effekter på transportsektorn och miljön• Kostsamt för staten• Svårkontrollerat	<ul style="list-style-type: none">• Minskar skattefusket• Ökad jämställdhet• Stimulerar resor med kollektivtrafik• Kan göras kostnadsneutralt för det offentliga• Lättare att kontrollera	<ul style="list-style-type: none">• Förminskad arbetsmarknad• Tar bort skattefusket• Negativa effekter för de som är beroende av reseavdraget• Positivt ur miljösynpunkt då det stimulerar kollektivtrafik• Behövs inte kontrolleras• Minskar statens utgifter

Riksdagspartiernas ståndpunkter

Efter kontakt med de olika riksdagspartiernas trafikpolitiska talespersoner så har följande resultat kunnat presenteras. Svaren är inskickade av antingen riksdagspartiernas trafikpolitiska talespersoner alternativt deras politiska sekreterare. Kontakt har upprättats med samtliga åtta riksdagspartier och svar på enkäten (se bilaga 1) har inkommit från samtliga riksdagspartier utom Kristdemokraterna. I de fall där svaren inte har varit fullständiga eller tillräckligt omfattande har svaren kompletterats med budgetmotioner och tidigare agerande från partiet för att kunna bilda en uppfattning om var partiet står i olika frågor.

Värdesammanställning

Efter en genomgång av respektive partis inskickade svar på enkäten (se bilaga 1) har värden noterats för att få en överblick av vilka aspekter av reseavdraget som partierna anser vara av största vikt när det gäller utformning av reseavdrag. Tabell 5 visar vilka värden som partierna i sina svar har gett som anledningar för eller emot en eventuell reformering av reseavdraget.

Tabell 5

Riksdagspartiernas viktigaste värden rörande reseavdraget.

	(C)	(KD)	(L)	(MP)	(M)	(S)	(SD)	(V)
Principiellt skattemässigt	•				•	•	•	•
Arbetsmarknad ur rörlighetssynpunkt	•				•	•	•	•
Miljöpåverkan	•		•	•		•		•
Lands- och glesbygd	•	•	•	•	•	•	•	•
Jämställdhet				•				•
Reseavdraget gynnar bilism	•			•				•
Reseavdragets träffsäkerhet			•	•	•			
Färdmedelsneutralt				•		•		•
Skattefusket	•			•	•			•

Svar på undersökningen

1. *Hur ställer sig ert parti/organisation till skatteavdraget för resor till och från arbetsplatsen och vilka tankar och synpunkter har ni på det?*

Centerpartiet menar att reseavdraget fyller en viktig funktion för att möjliggöra arbetspendling på landsbygden, samtidigt menar de att dagens utformning gynnar pendling med bil, vilket i sin tur bidrar till negativ klimatpåverkan. Centerpartiet pekar också på problemen att en stor del av reseavdraget går till storstadskommuner eller kommuner i storstadsregioner där tillgången av kollektivtrafik är större samt att rapporter visat på att fusk med avdraget är förhållandevis vanligt. Centerpartiet vill därför se över reseavdragets utformning med syftet att hantera problemen med ökande utsläpp samt få bort skattefusket, samtidigt som möjligheten att bo och arbeta i hela Sverige fortsatt kan garanteras.

Kristdemokraterna anger i sin budgetmotion att de vill underlätta livet på lands- och glesbygden då de är medvetna om att kollektivtrafiken utanför storstäderna ofta kräver tillgång till bil för att livet skall fungera. Kristdemokraterna vill därför inte tvinga människor välja bort bilen (Kristdemokraterna, 2015).

Liberalerna ser gärna ett förändrat reseavdrag vilket de menar ligger helt i linje med Liberalernas ambition om en grön skatteväxling, där skatten på jobb bör sänkas samtidigt som olika former av miljö- och klimatpåverkande skatter och avgifter bör höjas. Liberalerna föreslår också en omläggning av reseavdraget. De anser att det är rimligt att reseavdraget begränsas i de regioner där det finns en fungerande kollektivtrafik. Liberalerna anser att det ska vara mer generösa reseavdrag på landsbygden jämfört med storstadsregioner. Liberalerna menar att det är rimligt att man får mindre reseavdrag om man väljer att köra sin bil till jobbet där det finns väl utbyggd kollektivtrafik än om man gör detsamma där det i princip saknas kollektivtrafik.

Miljöpartiet menar att dagens utformning av reseavdraget, där nästan bara bilpendlare har tillräckligt höga resekostnader för att få lov att göra avdrag på skatten, stimulerar till ett ökat bilresande och bosättning på platser utan kollektivtrafikförbindelser. Miljöpartiet är medvetet om att reseavdraget fyller en viktig funktion för de som är beroende av bil för sina arbetsresor. Samtidigt pekar Miljöpartiet på de undersökningar som visar att reseavdraget framför allt utnyttjas av högavlönade män i storstadsregioner. Vidare så pekar de på det utbredda avdragsfusket som kostar staten minst 1,7 miljarder kronor varje år. Med anledning av detta anser Miljöpartiet att dagens system för reseavdrag bör ses över.

Moderaterna menar att reseavdraget är särskilt betydelsefullt för människor på landsbygden som inte har något alternativ till bilen och för personer som har långt till arbetet. Även Moderaterna hänvisar till Skatteverkets undersökning av hur reseavdraget används och att Skatteverket har konstaterat att det troligen råder ett utbrett skattefusk. Moderaterna ser det som mycket allvarligt att skattepengar som kunde gått till annat går förlorade på grund av fusk.

Socialdemokraterna menar att de står bakom det regelverk som är gällande idag. Vidare så meddelar Socialdemokraterna att de inte är beredda att göra förändringar som ökar kostnaderna för reseavdraget, då det idag redan kostar staten sex miljarder kronor per år.

Sverigedemokraterna menar att det är viktigt att den som arbetar inte missgynnas av allt för orimliga bördor kopplade till sitt arbete. Sverigedemokraterna är därför positiva till ett sådant skatteavdrag.

Vänsterpartiet menar att det nuvarande reseavdragets utformning har ett flertal brister. Vänsterpartiet menar att reseavdraget gynnar arbetsresor som utförs med bil och att det därför även har negativ effekt på miljön. Vänsterpartiet pekar på att dagens reseavdrag även gynnar män framför kvinnor då de i större utsträckning kör bil. Vidare så pekar även Vänsterpartiet på att det förmodligen finns ett utbrett skattefusk när det gäller reseavdraget samt att mycket tyder på att problemen huvudsakligen finns i storstadsregioner.

2. *Har ert parti/organisation i dagsläget några färdiga förslag till reformering av skatteavdraget?*

Centerpartiet har inget färdigt förslag för reformering av reseavdraget men har för avsikt att komma med ett sådant förslag.

Kristdemokraterna meddelar i sin budgetmotion för 2016 att de vill underlätta och förbättra möjligheterna för arbetspendling genom att höja milersättningen för arbetsresor med ytterligare 1,50 kronor per mil. För att finansiera detta vill Kristdemokraterna höja beloppsgränsen för reseavdrag till 12 000 kronor per år. (Kristdemokraterna, 2015).

Liberalerna föreslår i sin budgetmotion för 2016 att gränsen för avdragsgillt reseavdrag skall höjas till 19 000 kronor i kommungrupp 1-4, och samtidigt sänkas till 9 000 kronor i övriga kommungrupper (enligt Sveriges kommuner och landstings kommungruppsindelning) (Liberalerna 2015). Detta skulle enligt Liberalerna öka reseavdragets regionala träffsäkerhet och minska exponeringen mot felaktigt utnyttjande av reseavdraget och enligt deras beräkningar kommer denna förändring stärka de offentliga finanserna med 1 300 miljoner kronor för 2016.

Miljöpartiet vill i ett första steg göra reseavdraget fordonsneutralt och avståndsbaserat i kombination med att milersättningen minskar för långväga arbetspendlare. Miljöpartiet menar att ett alternativ är att avskaffa reseavdraget i storstadsregioner samtidigt som det görs färdmedelsneutralt i glesbygdsområden, detta eftersom reseavdraget behövs bättre i de delar av landet där alternativ inte finns.

Moderaterna meddelar att de inte har några färdiga alternativ för reformering av reseavdrag. De kan dock tänka sig att se över reseavdragets utformning under förutsättning att en välgrundad analys utförs för att visa på vilka konsekvenser en reformering av reseavdraget skulle medföra.

Socialdemokraterna har inga färdiga alternativ till reformering av reseavdraget. Socialdemokraterna meddelar dock att de som regeringsparti vid framtagande av budgeten kontinuerligt gör en översyn av de skatter och avdrag som vi har i Sverige.

Sverigedemokraterna meddelar att de i sin budgetproposition föreslår en höjning av milersättningen med 5 kronor per mil med anledning av att bensinpriset har stigit med ungefär tre kronor per liter sedan 2008, samtidigt som milersättningen varit oförändrad. Sverigedemokraterna menar att detta förslag kommer att bidra till en rörligare arbetsmarknad som sänker trösklarna in på arbetsmarknaden för människor på landsbygden. Sverigedemokraterna meddelar att deras förslag kommer att innebära omkring 9 000 kronor i ökat reseavdrag för en person som pendlar tio mil per arbetsdag.

Vänsterpartiet vill se ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag. Detta skulle enligt Vänsterpartiet gynna kollektivtrafik, göra reseavdraget mer jämställt mellan kvinnor och män, minska skattefusket samt vara bra för miljön och

klimatet. Vänsterpartiet menar att ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag kommer att missgynna personer som är tvungna att använda bil för resor till och från arbetet. En övergång till ett sådant reseavdrag behövs enligt Vänsterpartiet därför kompletteras med kompensatoriska åtgärder för främst människor på landsbygden som har dålig tillgång till kollektivtrafik.

3. *Hur har ert parti/organisation tidigare tagit ställning till frågor rörande reseavdrag, t ex i remissvar till framlagda utredningar?*

Centerpartiet meddelar att de tidigare har valt att höja milersättningen något för att kompensera för andra förändringar såsom höjda drivmedelsskatter. Detta genomförde Centerpartiet för att bibehålla förutsättningarna för människor på landsbygden att arbetspendla.

Kristdemokraterna och Liberalerna lämnade ingen information om hur de tidigare har tagit ställning till frågor som rör reseavdraget.

Miljöpartiet meddelar att de tidigare har motionerat om ett förändrat reseavdrag, senast detta gjordes var vid motionstiden 2012/13.

Socialdemokraterna meddelar att vid deras partikongress 2013 uttalade sig partistyrelsen att ett förbättrat reseavdrag minskar statens inkomster varvid mindre utrymme finns att göra saker inom till exempel välfärden. I motionen *Utgiftsområde 22 Kommunikationer 2011/12* föreslog Socialdemokraternas dåvarande trafikpolitiska talesperson m.fl. en undersökning av möjligheten att införa ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag för att främja arbetsresor med kollektivtrafik och cykel (Motion, 2011/12:T429).

Sverigedemokraterna meddelar att de inte har varit remissinstans vid utredningar.

Vänsterpartiet meddelar att de har föreslagit utredning av ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag i riksdagsmotionen *Trafiksnål samhällsplanering 2013/14*.

4. *Anser ni i ert parti/organisation att tidigare föreslagna reformer är bra incitament för att minska miljöpåverkan?*

Centerpartiet anser att nuvarande reseavdrag inte skapar incitament för att minska miljöpåverkan då det gynnar bilpendling i för hög grad och saknar tillfredsställande miljöstyrning.

Ingen information har erhållits om huruvida Kristdemokraterna eller Liberalerna anser att tidigare föreslagna reformer av reseavdraget är bra incitament för minskad miljöpåverkan eller inte.

Miljöpartiet menar att reseavdraget såsom det är utformat nu enbart gynnar bilpendlare, samtidigt som cyklister och kollektivtrafikresenärer missgynnas. Vidare pekar Miljöpartiet på att tidsvinstkravet är svårkontrollerat och att det är den största anledningen till att hälften av reseavdragen är felaktiga.

Moderaterna menar att det finns både för- och nackdelar med avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag och att de precis som med alla andra politiska styrmedel kontinuerligt analyserar vilka effekter de har på samhället och hur de eventuellt skulle kunna utforma det på ett mer ändamålsenligt sätt.

Socialdemokraterna meddelar att de anser att reseavdraget ska vara neutralt i förhållande till valet av transportmedel, till exempel bil eller kollektivtrafik, samtidigt som de givetvis gärna ser att människor väljer kollektivtrafik. Socialdemokraterna menar att valet av kollektivtrafik för människors arbetsresor kan stimuleras genom en bättre fungerande kollektivtrafik. Vidare meddelar Socialdemokraterna att de anser att reseavdraget bör vara utformat på ett sådant sätt att det inte motverkar miljömålen.

Sverigedemokraterna anser inte att tidigare förslag till reformering av reseavdraget skulle skapa incitament för att minska miljöpåverkan.

Vänsterpartiet meddelar att de anser att avståndsbaserat reseavdrag är ett bra incitament för minskad miljöpåverkan.

5. Hur tror ert parti/organisation att ett förändrat eller sänkt skatteavdrag för resor till och från arbetet påverkar arbetsmarknaden ur rörlighetssynpunkt?

Centerpartiet menar att förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet. I större städer och tätbefolkade kommuner är tillgången till klimateffektiv och prisvärd kollektivtrafik ofta större. I mer glesbefolkade delar av Sverige saknas dessa möjligheter. Centerpartiet menar att det i glesbefolkade områden istället är viktigt att det finns kraftfulla styrmedel för att gynna klimatsmarta bilar framför bilar med höga utsläpp så att det lönar sig mer att välja miljövänliga alternativ, oavsett om det är som arbetspendling eller annan trafik, samtidigt som möjligheter till kommunikationer om mobilitet bibehålls.

Information om hur Kristdemokraterna respektive Liberalerna tror att ett förändrat eller sänkt reseavdrag skulle påverka arbetsmarknaden ur rörlighetssynpunkt har inte gått att finna.

Miljöpartiet pekar på att det är en vanlig missuppfattning att reseavdraget i första hand gynnar folk på landsbygden. 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 där det oftast finns goda kollektivtrafikförbindelser. Vidare menar Miljöpartiet att rörligheten på arbetsmarknaden är viktig och bör beaktas. Därför bör reseavdraget prioriteras till de delar av landet där det inte finns alternativ. Genom ökad närservice, en transportsnål samhällsplanering och bättre tillgänglighet kan dessutom behovet av långa pendlingsresor minska.

Moderaterna menar att rörligheten på arbetsmarknaden skulle kunna riskera att minska som följd av en försämring av reseavdraget, vilket i sin tur kan leda till att människor får svårare att få ett arbete i de fall där det leder till att aktuell

arbetsmarknadsregion minskas. Enligt Moderaterna är reseavdragets syfte att möjliggöra för människor att bosätta sig där de vill och kunna pendla till arbetet även då kollektivtrafik inte finns. Dock så menar Moderaterna att reseavdragets syfte kan ifrågasättas då utbyggnad av kollektivtrafiken har lett till en ökad tillgänglighet, vilket innebär att det idag oftare finns alternativ till bilen än tidigare.

Socialdemokraterna menar att ett sänkt reseavdrag skulle kunna få negativa effekter för de som söker nya jobb. Socialdemokraterna ser positivt på att arbetsmarknadsregionerna växer och nuvarande regler och avdrag för dubbel bosättning stödjer pendling. Socialdemokraterna meddelar att de vill öka investeringarna i infrastrukturen för att korta pendlingstider.

Sverigedemokraterna menar att ett sänkt avdrag kommer att leda till en minskad rörlighet på arbetsmarknaden och höja trösklarna in på arbetsmarknaden, framför allt för boende på landsbygden.

Vänsterpartiet låter meddela att deras ingång vad gäller en reformering av reseavdraget är att detta inte kommer att försämra rörligheten på arbetsmarknaden.

6. Hur ställer sig ert parti/organisation från ett principiellt skattemässigt perspektiv till att en del av kostnaderna som uppstår för deras resor till och från arbetsplatsen är avdragsgilla?

Centerpartiet menar att det inte är orimligt att vissa kostnader som är en förutsättning för att möjliggöra arbete är avdragsgilla. Centerpartiet beskriver vidare att problemet med dagens reseavdrag dock är att det möjliggör att väldigt höga kostnader dras av i de fall en person väljer att bilpendla, även om billigare och mer miljövänliga alternativ finns, framför allt i storstadsområdena.

Information om hur Kristdemokraterna respektive Liberalerna ställer sig principiellt skattemässigt till reseavdraget har inte funnits.

Miljöpartiet menar att möjligheten att bo och arbeta över hela Sverige är viktig. Vidare så meddelar Miljöpartiet att deras grundprincip ändå är att staten inte ska stimulera längre arbetspendling genom att subventionera bilresor och bosättning i lägen utan kollektivtrafikförbindelser. Miljöpartiet menar istället att det finns mycket att vinna på att underlätta ett mer transportsnålt samhälle där tillgänglighet kan skapas genom fler metoder än enbart genom ökad rörlighet med bil.

Moderaterna menar att reseavdraget syftar till att stödja arbetslinjen då avdraget utgår från principen om att man bara ska betala skatt för inkomsten av arbete efter det att nödvändiga utgifter är avdragna. Moderaterna medger att det är i grunden positivt, men att de samtidigt kan konstatera att det kan finnas ett behov att modernisera avdragets utformning i takt med att både transportsystemet och människors arbetssituation utvecklas.

Socialdemokraterna har inga invändningar mot reseavdraget när det är kopplat till inkomsternas förvärvande. Socialdemokraterna vill att beskattningen så långt som möjligt ska vara neutral och likformig med så få avdrag och skatteavdrag som

möjligt. Dock så menar Socialdemokraterna att reseavdraget kan motiveras utifrån den arbetsmarknad vi har i Sverige.

Sverigedemokraterna meddelar att de inte har några principiella problem med att en del av kostnaderna för resor till och från arbetet är avdragsgilla.

Vänsterpartiet menar även de att de inte har någon erinran mot att del av kostnaderna är avdragsgilla.

7. *I Danmark kan skattskyldiga som bor i glesbygdskommuner få högre skatteavdrag för resor till och från arbetsplatsen, hur skulle ert parti/organisation ställa er till en modell likt denna?*

Centerpartiet tycker att det är en intressant inriktning. De anser att möjligheten att bo och arbeta i hela Sverige, inte minst på landsbygden, är viktig att värna.

Hur Kristdemokraterna ställer sig till en modell likt denna går inte att besvara.

Liberalerna gav inget utförligt svar på denna fråga.

Miljöpartiet meddelar att de ställer sig mycket positivt till att differentiera reseavdraget så att det helt avskaffas i storstadsregioner och blir färdmedelsneutralt i mer glesbebyggda områden. Vidare menar Miljöpartiet att om reseavdraget i ett steg skulle slopas i hela Sverige så skulle detta slå hårt mot dem som har långa resor till jobbet och inte har något alternativ till bilen.

Moderaterna menar att det är ett intressant förslag som man kan titta vidare på och väga för- och nackdelar. Moderaterna menar att det finns en rimlighet i att skatteavdragets utformning skulle kunna differentieras kopplat till hur resealternativen ser ut och de lokala förutsättningarna för att få ett mer träffsäkert avdrag, samtidigt som det är viktigt för skattesystemets legitimitet att det inte är för krångligt och svårtillämpat.

Socialdemokraterna låter meddela att de är emot olika avdragsnivåer baserat på vart i landet man bor, då detta öppnar för gränsdragningsproblem. För att underlätta arbetspendling i gles- och landsbygd vill Socialdemokraterna istället verka för att förbättra kollektivtrafiken och sänka taxorna för att åka kollektivt. Det skulle inte heller bara gynna de som åker kollektivt till arbetet, utan också studenter och pensionärer.

Sverigedemokraterna tycker att den danska modellen med differentierande avdrag beroende på arbetsmarknad är ett intressant förslag som är värt att ta under övervägande.

Vänsterpartiet är intresserade av Danmarks erfarenheter i utformande av ett reseavdragssystem som inte missgynnar landsbygd/glesbygd.

8. *Reseavdragets utformning och effekter har diskuterats under lång tid. Hur ser ni i ert parti/organisation på trögheten som har uppstått i de politiska diskussionerna angående reseavdraget?*

Centerpartiet tycker att det är olyckligt att mer inte har kunnat göras. De menar att i ett läge där de offentliga finanserna är pressade bör alla ansvarstagande partier

vara beredda att se över den här typen av avdrag, i syfte att minska kostnaderna och fusket samt öka miljöstyrningen.

Hur Kristdemokraterna respektive Liberalerna ser på trögheten som uppstått i de politiska diskussionerna angående reseavdrag kunde inte besvaras.

Miljöpartiet menar att det är olyckligt att diskussionen ofta kommit att handla om att det skulle vara landsbygdsfientligt att vilja reformera reseavdraget, när en reform av avdraget i själva verket skulle gynna både klimatet och landsbygden. Miljöpartiet menar vidare att genom att ta bort avdraget i storstadsregionerna och istället rikta det mot områden där behoven är som störst sparas många miljarder som skulle kunna användas till jobbskapande åtgärder och för landsbygdsutveckling.

Moderaterna meddelar att drygt 900 000 personer gjorde avdrag för resor till och från arbetet för år 2013. Moderaterna anser därför att det är naturligt att det finns en tröghet kopplat till att förändra reseavdraget då det skulle påverka hushållsekonomin för en stor grupp människor.

Socialdemokraterna meddelar att reseavdraget hanteras varje år i riksdagen genom bland annat motioner samt i hanteringen av budgeten. Att det inte sker större reformer av reseavdraget beror då enligt Socialdemokraterna på att det finns en konsensus bland riksdagspartierna om att kostnaderna för avdraget inte kan öka och att de flesta förslag till reformering av reseavdraget innebär utökade kostnader.

Sverigedemokraterna meddelar att trögheten inte bekymrar dem mer än trögheten i andra debatter. Sverigedemokraterna pekar åter på att de föreslår höjt avdrag för att möjliggöra arbete för fler, inte minst för boende på landsbygden.

Vänsterpartiet tycker det är olyckligt att inte mer har gjorts och meddelar att de ska göra vad de kan för att få till en förändring av stilleståndet kring nuvarande reseavdrag.

Diskussion

Med utgångspunkt av vilka värden riksdagspartierna anser vara viktiga så är det tydligt att de alla ser det som viktigt att värna om möjligheten att leva på landsbygden. Troligen är detta den största anledningen till att inga större förändringar av reseavdraget har utförts då en reformering skulle riskera att drabba de som är av störst behov av reseavdraget.

Miljöpåverkan och att bli av med skattefusket är också värden som flera partier lyfter fram som viktiga aspekter för att se över reseavdragets utformning. Det kan därför te sig märkligt att en förändring inte har skett på nuvarande regelverks bekostnad då ett slopat eller avståndsbaserat reseavdrag skulle ge positiva effekter för miljön (Potter et al., 2006).

Principiellt skattemässigt är det få partier som motsäger sig till att arbetsresor skall vara avdragsgilla, det kan tolkas som att ett eventuellt slopat reseavdrag inte är aktuellt i dagsläget, detta trots att det antagligen är det alternativ som skapar störst incitament för att välja kollektivtrafik samt är minskar miljöpåverkan mest (Potter et al., 2006).

Av resultatet att döma verkar det som att den politiska makten är tämligen överens om att det är skäligt att kostnaden för resor till och från arbetsplatsen bör kunna dras av på skatten med hänvisning till att Sverige är ett land med stora avstånd vilket gör att det behövs ersättning för de som har långt till arbetsplatsen. Dock så anser jag att resekostnaderna i många fall är personliga levnadskostnader. Detta blir framför allt tydligt om det gäller en person som bor i samma stad som den arbetar bestämmer sig för att flytta ut på landet. Då har denna person gjort ett aktivt levnadsval som ökar kostnaderna för transport till och från arbetsplatsen. Om fallet är så att någon blir av med sitt arbete blir detta förstås motsatsen, då kanske denna person blir tvungen att söka ett nytt arbete som kan innebära högre kostnader för arbetsresor tills denna har möjlighet att flytta närmre arbetsplatsen. I de fall en person inte vill flytta närmre sitt nya arbete har denne också gjort ett aktivt levnadsval och borde således inte kunna göra avdrag för personliga levnadskostnader. Detta lyfter en alternativ fråga om reseavdraget kanske endast borde ses som ett extra incitament till att kunna ta nya arbeten och vara tidsbegränsat. Alltså en variant av avståndsbaserat och slopat reseavdrag, som jämförelse finns ett liknande regelverk för dubbel bosättning, vilket kan ge rätt till skatteavdrag under två års tid. Det är självklart att det ska vara en rättighet för alla personer att bosätta sig och ta arbete var de vill, men i de fall då arbetsplatsen och

bostaden ligger långt ifrån varandra bör kostnaderna för långa arbetsresor kanske inte kompenseras av staten för evigt.

Personliga levnadskostnader till trots så tror jag mer på att ett avståndsbaseerat reseavdrag är en mer passande modell för Sverige eftersom vi faktiskt har väldigt långa avstånd. Ett slopande av reseavdraget skulle initialt betyda att väldigt många personers privatekonomi skulle påverkas negativt och det är svårt att se att alla skulle byta bostad för att bo så nära sin arbetsplats som möjligt. Ett avståndsbaseerat reseavdrag utformat på ett sätt som inte missgynnar glesbygd skulle ju troligen endast medföra en marginell förändring för de som idag är beroende av reseavdraget, samtidigt som det hade minskat kostnaderna för staten till de som använder reseavdraget men inte är beroende av det på grund av väl utbyggd kollektivtrafik.

Jämförelsen mellan avståndsbaseerat, borttaget reseavdrag och Sveriges nuvarande regelverk visar tydligt att det bidrag som svenska regelverket ger på utökade arbetsmarknadsregioner kommer till ett högt pris. Incitament för bilism och långa arbetsresor motarbetar miljömålen samtidigt som skattefusket ökar statens utgifter. När de sätts i relation till varandra framstår slopat och avståndsbaseerat reseavdrag som mycket bättre alternativ ur miljösynpunkt samtidigt som de är mycket lättare att kontrollera.

För att bli av med skattefusket tror jag en förändring av hur reseavdraget skall deklarerar hade hjälpt mycket. Om det till exempel hade varit tvunget att kryssa i en ruta med samåkning, kör själv eller kollektivtrafik så hade skattskyldiga troligtvis varit mer benägna att svara ärligt, än om man bara ska fylla i en viss summa pengar. Vid alternativt avståndsbaseerat reseavdrag tror jag säkerligen skattskyldiga kommer att dra sig för att skriva upp avståndet då det är väldigt lätt att kontrollera om det stämmer. Avstånd, vilket färdmedel och antal arbetade dagar borde vara rimliga uppgifter att uppge i deklarationen.

Att döma från partiernas svar på enkäten så ligger Centerpartiet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet väldigt nära varandra i åsikter om reseavdraget. Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna är de enda partierna som föreslår en höjning av milersättningen för att gynna landsbygden. Detta skulle troligtvis medföra att skattefusket hade ökat väsentligt. Liberalerna vill höja beloppsgränsen i storstadsregioner till 19 000 kronor, detta är ett intressant förslag som har likheter med det danska systemet då reseavdraget riktas om till de som faktiskt behöver det. Samtidigt skapar det troligtvis inte incitament för personer att välja kollektivtrafik framför bil. Det ligger nära till hands att tro att uteblivna reformer beror på det politiska spelet mellan partierna, att inget parti vill riskera att tappa väljare genom att införa en ny reform som kan få effekter på medborgares privatekonomi, även fast de flesta partierna egentligen är överens om vilken inriktning man vill ta med reseavdraget. Detta visar tydligt hur miljöpolitiken blir åsidosatt i komplexa frågor som rör flera olika samhällsaspekter, trots att nödvändiga insatser krävs för att uppnå miljömålen som vi har åtagit oss. Det ter sig därför högst troligt att det

politiska klimatet påverkar vilka incitament som utvecklas, och att en fråga där flera partier delar åsikter inte nödvändigtvis leder till en förändring.

Det danska regelverket används som ett exempel på ett avståndsbaserat reseavdrag. Emellertid innehåller det danska regelverket även bestämmelser om differentierande taxor. Exakt hur dessa differentierade avdragsbelopp påverkar ett avståndsbaserat reseavdrag som incitament är svårt att säga men troligtvis är det ett bra komplement till ett avståndsbaserat regelverk då de differentierande summorna kan bidra till att gles- och landsbygd inte blir kraftigt missgynnade av en reformering. Flera av partierna ställde sig positiva till att undersöka om ett reseavdrag liknande det danska regelverket skulle kunna implementeras i Sverige. Givetvis skulle en sådan reformering behövs anpassas efter svenska förhållanden, där avstånden är avsevärt mycket större än i Danmark, men grundprincipen att medge störst avdrag för personer som pendlar långt (men inte omotiverat långt) tilltalar mig mycket då det skulle kunna utformas så att boende på landsbygden inte blir missgynnade av en reformering. Vidare så har den danska modellen också färdmedelsneutraliteten, vilket skapar incitament för personer att välja kollektivtrafik framför bil. Statens sänkta kostnader för reseavdraget i och med att skattefusk skulle försvåras avsevärt skulle kunna utnyttjas till kollektivtrafiksatsningar på lands- och glesbygd. Där kommer dessutom enligt Holmberg (2013) underlaget för kollektivtrafikresor att öka vilket ytterligare befogar satsningar på utbyggd kollektivtrafik.

Den största meningsskiljaktigheten mellan partierna ligger helt klart i vad som är bäst alternativ för gles- och landsbygd, trots att bland annat skatteverket visat på att en stor del av reseavdragen görs i storstadsregioner och ett förändrat eller borttaget reseavdrag skulle främst missgynna personer som bor och arbetar i storstadsregioner. Det tydligaste ställningstagandet som kan bli en flaskhals i debatten är att Socialdemokraterna tydligt vill hålla på likformigheten och neutraliteten i skattesystemet och därför ställer sig emot att utveckla ett reseavdrag där ersättningen är olika beroende på var i landet man bor. Detta öppnar dock för ett avståndsbaserat eller slopat reseavdrag då detta skulle vara samma för alla skattskyldiga, men frågan är inte om det ändå är samhällsekonomiskt riktigt att överväga ett regelverk med differentierade ersättning med hänsyn till skälighetsprincipen, att inte missgynna landsbygd samt att behålla arbetsmarknadsregionernas storlek. Som jämförelse till detta kan sägas att det 1979 infördes en nedsättning i fordonsskatt på bilar som är hemmahörande i vissa glesbygdskommuner i Norrland och västra Svealand.

Jag tror de flesta personer gärna vill bidra för en bättre miljö, men att det för många kan behövas en knuff i rätt riktning för att släppa ett invant beteende gällande något som är en stor del av den dagliga rutinen som att resa till och från arbetsplatsen. Därför tror jag på en reformering av reseavdraget som ett incitament för bilister att börja åka kollektivt istället, vilket bland andra VTI (2013) och WSP (2012) har pekat på.

Slutsats

Som flera av riksdagspartiernas talespersoner är inne på är reseavdragets utformning en komplicerad fråga där flera olika aspekter måste vägas in och analyseras för att effekterna av en reformering ska få det utfall som är önskat. Vidare så är min känsla att partierna anser att reseavdraget är en viktig fråga men att den inte ligger särskilt högt på agendan för något av partierna och i det politiska klimat som vi har idag så vill nog inget parti verkligen driva en fråga som kan visa sig ha stor påverkan på personers privatekonomi och därmed tappa väljare. Ändå så ser jag detta som en möjlighet till att skapa en majoritet i riksdagen för ett förändrat reseavdrag, då enligt min undersökning flera av partierna inte står allt för långt ifrån varandra och deras målsättning är i princip samma med minskat fusk, ökad träffsäkerhet och incitament för kollektivtrafik.

Jag tror att ett reformerat reseavdrag kan skapa incitament för arbetspendlare att i större utsträckning välja kollektivtrafik framför bilen. Tidigare forskning visar på effekter av en reformering och riksdagspartierna är väl medvetna om dessa. Ur miljösynpunkt skulle ett slopat reseavdrag säkerligen ge störst effekt, men utifrån Sveriges behov skulle detta säkerligen inte vara skäligt. Ett avståndsbaserat reseavdrag skulle därför vara att föredra, som med fördel utformas för att inte ge negativa effekter för personer på landsbygden. Detta skulle säkerligen kunna innehålla någon regel om att resor som tydligt är av karaktären personliga levnadskostnader inte skall vara avdragsgilla.

För att kunna uppnå miljömålen anser jag att det behövs åtgärder inom flera olika områden. Ett reformerat reseavdrag skulle enligt mig vara en förhållandevis liten åtgärd som skulle ge mycket positiva effekter för miljön i form av minskad bilanvändning. Vidare så måste det för en utbyggnad av kollektivtrafiken finnas ett rimligt resandeunderlag vilket kan åstadkommas genom incitament för ett förändrat resebeteende.

I en tid där vi står inför stora omläggningar för en hållbar framtid, är det viktigt att miljöpolitiken inte blir lidande av att det politiska klimatet sätter stopp för incitament som kan bidra till en bättre miljö.

Tack

Lars Hansson, IIEEE, Lunds universitet.

Anders Åkesson och Gunnar Caperius, Centerpartiet.

Lars Tysklind, Liberalerna.

Karin Svensson Smith och Oliver Tovatt, Miljöpartiet.

Jessica Rosencrantz och Marcus Morfeldt, Moderaterna.

Pia Nilsson och Toomas Almqvist, Socialdemokraterna.

Per Klarberg och David Lång, Sverigedemokraterna.

Emma Wallrup och Peter Ekelund, Vänsterpartiet.

Referenser

- Aronsson, L., Nordström, L., BFR., Holmgren, B., & Listérus, J. (1984). *Resor och reseavdrag: en översikt*: Statens råd för byggnadsforskning.
- Axelsson, S., & Hunhammar, S. (2015, 2015-03-18). Minska stödet till förmånsbilar. *Dagens industri*.
- Bryman, A. (2008).
- GOV.UK. (2016). Tax relief for employees. Retrieved from <https://www.gov.uk/tax-relief-for-employees/overview>
- Holmberg, B. (2013). *Ökad andel kollektivtrafik - hur? En kunskapssammanställning*. Retrieved from <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=4172971&fileOid=4173385>
- Kristdemokraterna. (2015). Budgetmotion - Gemenskap och framtidstro. Motion. (2011/12:T429). *Motion till riksdagen Utgiftsområde 22 Kommunikationer*. Anders Ygeman m fl.
- Motion. (2015/16:929). *Motion till riksdagen 2015/16:929 Rättvisare reseavdrag*. Rickard Nordin.
- Motion. (2015/16:1206). *Motion till riksdagen 2015/16:1206 Avståndsberoende reseavdrag*. Lotta Finstorp.
- Naturvårdsverket, & Energimyndigheten. (2006). *Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken*. Retrieved from
- Potter, S., Enoch, M., Rye, T., Black, C., & Ubbels, B. (2006). Tax treatment of employer commuting support: an international review. *Transport Reviews*, 26(2), pp. 221–237.
- Prop. (1978/79:99). *Regeringens proposition 1978/79:99 om en ny trafikpolitik*.
- Prop. (1980/81:118). *Regeringens proposition 1980/81:118 om ekonomisk politiska åtgärder*.
- Prop. (1989/90:110). *Regeringens proposition 1989/90:110*.
- Prop. (2008/09:162). *En sammanhållen klimat- och energipolitik. Klimat*.
- SKAT. (2016). Kørselsfradrag. Retrieved from <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=1988906>
- Skatteverket. (2016a). Bil till och från arbetet. Retrieved from <http://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteinkomst/avdragslexikon/b.4.5fc8c94513259a4ba1d800042789.html#Text4>
- Skatteverket. (2016b). Resa till och från arbetet. Retrieved from <http://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteinkomst/avdragslexikon/r.4.5fc8c94513259a4ba1d800042806.html#h-Resatillochfranarbetet>

- Skr. (2008/09:167). *Regeringens skrivelse 2008/09:167 En strategi för att stärka utvecklingskraften i Sveriges landsbygder.*
- SOU. (1977:91). *Statens offentliga utredningar 1977:91 Översyn av skattesystemet.*
- SOU. (1989:33). *Statens offentliga utredningar 1989:33 Reformerad inkomstbeskattning (RINK).*
- SOU. (1993:44). *Statens offentliga utredningar 1993:44 Översyn av tjänsteinkomstbeskattningen.*
- WSP. (2012). *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter - Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?*
Retrieved from
- VTI. (2013). *Rapport.* Retrieved from

Bilagor

Bilaga 1. Enkätundersökning riksdagspartier

Till partiets/organisationens trafikpolitiska talesperson eller ansvarig.

1. Hur ställer sig ert parti/organisation till skatteavdraget för resor till och från arbetsplatsen och vilka tankar och synpunkter har ni på det?
2. Har ert parti/organisation i dagsläget några färdiga förslag till reformering av skatteavdraget?
3. Hur har ert parti/organisation tidigare tagit ställning till frågor rörande reseavdrag, t ex i remissvar till framlagda utredningar?
4. Anser ni i ert parti/organisation att tidigare föreslagna reformer är bra incitament för att minska miljöpåverkan?
5. Hur tror ert parti/organisation att ett förändrat eller sänkt skatteavdrag för resor till och från arbetet påverkar arbetsmarknaden ur rörlighetssynpunkt? Är det några andra effekter som skulle kunna vara aktuella att beakta (t ex att det är ”rättvist” med avdragen för de som inte har något annat alternativ eller att det är ”orättvist” med tanke på att det är svårt att kontrollera så att man inte fuskar)?
6. Hur ställer sig ert parti/organisation från ett principiellt skattemässigt perspektiv till att en del av kostnaderna som uppstår för deras resor till och från arbetsplatsen är avdragsgilla?
7. I Danmark kan skattskyldiga som bor i glesbygdskommuner få högre skatteavdrag för resor till och från arbetsplatsen, hur skulle ert parti/organisation ställa er till en modell likt denna?
8. Reseavdragets utformning och effekter har diskuterats under lång tid. Hur ser ni i ert parti/organisation på trögheten som har uppstått i de politiska diskussionerna angående reseavdraget?



LUNDS
UNIVERSITET

WWW.CEC.LU.SE
WWW.LU.SE

Lunds universitet

Miljövetenskaplig utbildning
Centrum för miljö- och
klimatforskning
Ekologihuset
223 62 Lund