

# Klimatkommunernas svar på utredningen Skattelättnad för arbetsresor - En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor

## SOU 2019:36

---

### Sammanfattade synpunkter

- I stort är Klimatkommunerna nöjda med förslaget, som innebär att rekommendationer vi lagt fram under lång tid nu kommer att bli verklighet.
- Klimatkommunerna ser positivt på att den nya modellen gynnar kollektivtrafikresenärer jämfört med dagens system. Det är också mycket bra att utredningens förslag gynnar samåkning, genom att alla personer i fordonet får samma skattelättnad per person.
- Satsningar på att öka cykelpendlingen måste komplettera reseavdraget, för att få en hållbar helhet i svenskarnas arbetspendlande. Många förslag finns i den nationella cykelstrategin. Insatserna behöver planeras i samverkan med kommuner, som har mycket kunskap och erfarenheter av vad som fungerar bra och mindre bra i praktiken. Här är gärna Klimatkommunerna en dialogpartner, i samverkan med Svenska Cykelstäder m.fl.
- Klimatkommunerna är positiva till att reglerna för arbetsresor förenklas, och att reseavdragets nya utformning kommer att medföra lika stor skattelättnad oberoende av inkomstnivå. Det upplevs som rättvist och möjliggör arbetspendling även för människor med lägre inkomster.
- En problematik som inte berörs är att nuvarande regelverk uppmuntrar till bilförmåner som exempelvis användandet av egen bil mot milersättning och resor med tjänstebil.
- Vi rekommenderar att de totalt sparade pengarna med det nya förslaget används till investeringar i områden som idag är bilberoende.

### Om utredningen

Regeringen beslutade den 21 december 2017 att tillsätta en kommitté med uppdrag att undersöka hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats bör omarbetas, för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, och samtidigt vara mer praktiskt än nuvarande system. Reseavdragskommittén lämnade sitt betänkande med tre tillhörande särskilda yttranden. De föreslagna författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

### Utredningens förslag i korthet

- En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostad och arbetsplats införs.

- Det innebär att skattelättnaden blir oberoende av den skattskyldiges inkomst och marginals katt.
- Skattereduktion ges för den del av resan mellan hem och arbetsplats som överstiger 30 km och understiger 80 km.
- Ett kriterium för att en person ska kunna få skattereduktionen för resor mellan hem och arbetsplats, är att hen gjort sådana resor fler än 60 dagar per år. 210 dagar är maxgräns för beräkning av avdraget.
- Avdraget är 60 öre per km, oavsett vilket färdmedel som använts för resan.
- Vid bristfällig kollektivtrafik medges ytterligare skattereduktion med ett fast belopp om 20 kronor per resdag, vid avstånd från 30 kilometer och uppåt, och ett rörligt belopp på 60 öre per kilometer för avstånd mellan 80 och 150 kilometer. Bristfällig kollektivtrafik definieras som att man vinner 2,5 timmar per dag på att ta bilen jämfört med kollektivtrafiken.
- För skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning tvingas använda egen bil eller förmånsbil i stället för allmänna kommunikationsmedel ges skattereduktion för den del av avståndet enkel väg som överstiger 10 kilometer och upp till och med 150 kilometer.
- Skattereduktion ska ges med 30 procent av skäligena utgifter för väg-, bro- eller färjeavgifter i samband med arbetsresor för den del av de sammanlagda utgifterna som överstiger 8 000 kronor under beskattningsåret under förutsättning att kravet på bristfällig kollektivtrafik är uppfyllt.
- Avdraget för trängselskatt avskaffas.
- Administration och kontroll utvecklas genom att arbetsgivaren ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationen.
- De föreslagna författningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021.

### Varför ser förslaget ut som det gör?

Utredarna beskriver i förslaget att skattelättnaden för arbetsresor bör fokusera på dem som har längre avstånd mellan bostad och arbetsplats och därmed typiskt sett större kostnader för sina arbetsresor, både i monetära termer och i form av uppoffringar av tid och bekvämlighet. Syftet med en sådan skattelättnad är att bidra till regionförstoring, en väl fungerande arbetsmarknad och möjlighet att bo och verka i hela landet.

En skattereduktion är, till skillnad från ett avdrag, lika mycket värd för alla skattebetalare oberoende av deras inkomster och marginals katt. Den är därmed fördelningspolitiskt gynnsam.

En avståndsbaserad skattelättnad enligt förslaget innebär dock inte i sig några fördelar för boende i områden där kollektivtrafiken är bristfällig. Därför föreslår utredarna att ett tillägg till skattereduktionen ska ges i de fall kollektivtrafiken är bristfällig.

De flesta resande med kollektivtrafik på avstånd över 30 kilometer får en större skattelättnad än i dag. De kan i princip som mest få en skattereduktion med 12 600 kronor, vilket är skattereduktionens nivå utan tillägg, vid avstånd på 80 kilometer eller längre. Nuvarande regler säger att skattelättnad bara ges för den del av utgifterna för kollektivtrafik som överstiger 11 000 kr.

För bilåkande pendlare blir de nya reglerna mer fördelaktiga vid samåkning.

Utsläppen från arbetsresor bedöms minska med omkring 11 procent under en period på 5–10 år. Det innebär exempelvis att utsläppen av koldioxid från arbetsresor som i dag beräknas uppgå till drygt 2

miljoner ton årligen beräknas minska med omkring 220 000 ton. Det innebär en minskning av den totala personbilstrafikens utsläpp med cirka 2 procent.

## Klimatkommunernas synpunkter på förslaget

Klimatkommunerna har länge påtalat behovet av att ändra systemet för reseavdrag, som gynnat bilåkande arbetspendlare i storstadsregioner och dessutom genom bristande kontroll missat fusk med skattepengar. Vi ser alltså i grunden mycket positivt på utredningens förslag om att göra om reseavdraget, så att det blir avståndsbaserat och färdmedelsneutralt och dessutom bättre gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

Skattemässigt är reseavdraget ingen parentes - det handlar om stora summor. 2017 sökte cirka 902 000 skattskyldiga reseavdrag, dvs. runt 20 procent av alla arbetsresenärer. Det totala avdragsbeloppet uppgick till 14,2 miljarder kronor. Om dessa skattepengar istället kan bidra till att minska utsläppen från arbetsresor med en dryg tiondel, vinner vi betydligt mer än om de fortsätter att premiera bilister i storstadsområden.

Ett nytt, avståndsbaserat reseavdrag är en av de pusselbitar som kommer att bidra till minskade utsläpp från bilismen. Andra är fortsatt utveckling av Bonus-Malus, reduktionsplikt, flexibla parkeringsnormer, utbyggnad och ökad tillgång på förnybara bränslen och el.

Här följer några kommentarer på utredningens förslag:

- Det är positivt att den nya modellen gynnar kollektivtrafikresenärer jämfört med dagens system, eftersom reduktionen blir lika för alla transportslag och enbart baserat på avstånd, därtill med högre krav på tidsvinst för att få ersättning för bilresa än tidigare.
- Det är positivt att reseavdraget utformas enligt principerna för skattereduktion, vilket innebär att avdraget medför lika stor skattelättnad oberoende av inkomstnivå. Det upplevs som rättvist och möjliggör arbetspendling även för människor med lite lägre inkomster.
- Det är positivt att utredningens förslag gynnar samåkning, genom att alla personer i fordonet får samma skattelättnad per person.
- En nedre gräns på 30 km enkel resa gör det svårt för cykelpendlare att få tillgång till skattereduktionen. Med tanke på cykelns stora fördelar som transportmedel (folkhälsa, nollutsläpp, mycket låga kostnader) på korta till medellånga sträckor, vill vi understryka vikten av att staten gör större strategiska satsningar för att öka pendlandet med cykel. Dessa behöver planeras i samverkan med kommuner, som har mycket kunskap och erfarenheter av vad som fungerar bra och mindre bra. Det finns många förslag i bl.a. nationella cykelstrategin att ta tag i. Exempelvis bör friskvårdsbidraget ändras - idag är det avdragsgillt för arbetsgivaren att ge ett spinningkort till sina anställda, men inte att ge en cykel. Vi kan också få en inriktning på ROT som särskilt gynnar satsningar som ombytesrum och cykelreparationer. Sänkt eller slopad förmånsskatt på förmånscyklar är också tänkbar, liksom sänkt moms på cyklar till de sex procent som gäller för kollektivtrafik.
- Nuvarande regelverk uppmuntrar till bilförmåner som exempelvis användandet av egen bil mot milersättning och resor med tjänstebil. Detta är en problematik som inte berörs i utredningen.
- Vi rekommenderar att de totalt sparade pengarna med det nya förslaget, upp till 1 mdr/år, används till investeringar i områden som idag är bilberoende.

## Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 36 kommuner och en region som medlemmar.

Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

För styrelsen

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna