

Klimatkommunernas remissyttrande över promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil.

Fi2022/02813

Förslaget i korthet

Moderaterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna har kommit överens om att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Förslaget innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte ska införas. Parterna har även kommit överens om att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas. För arbetsresor med förmånsbil som drivs med elektricitet ska dock inga ändringar göras i förhållande till dagens regler. En promemoria med förslag om överenskomna lagändringar har tagits fram inom Finansdepartementet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Klimatkommunernas synpunkter på förslaget

Klimatkommunerna ser mycket negativt på förslaget. Det kostnadsbaserade reseavdrag som under lång tid funnits i Sverige favoriserar pendling med bil, något som vi i Klimatkommunerna under många år verkat för att förändra. Det förslag som regeringen nu lägger fram ökar ytterligare ersättningen till bilister, vilket för kommuners del allvarligt försvårar arbetet med att minska trängsel och luftföroreningar.

Den färdmedelsneutrala och avståndsbaserade skattelättnad för arbetsresor som röstades fram av riksdagen i juni 2022, styr mot mer resande kollektivt, med cykel eller samåkning vilket leder till minskad klimatpåverkan, minskat buller, minskade luftföroreningar, ökad trygghet, bättre hälsa, minskad trängsel med mera.

Klimatkommunerna vill framföra följande konsekvenser av att riva upp det fattade beslutet och återgå till reseavdrag:

- **Försämring av kommunernas ekonomi i ett redan ansträngt läge.** Finansdepartementet beskriver i promemorian: "Ett återinförande av reseavdraget enligt förslagen i denna promemoria beräknas varaktigt minska de kommunala skatteintäkterna med 6,8 miljarder kronor per år från 2023, jämfört med beslutade regler."
- **Vi fastnar i förlegade normer.** Förändringen bäddar för att reseavdraget fortsätter att gynna bilister i storstadsregionerna med god tillgång till kollektivtrafik, i stället för boende på landsbygd och låginkomsttagare. Med reseavdraget får exempelvis en stor del av de som köper pendlingskort i kollektivtrafiken ingen ersättning alls.
- **Färre får ersättning för sina pendlingsresor.** En skattelättnad för arbetsresor förväntades nå fler individer än det gamla reseavdragssystemet. Med en skattelättnad istället för ett avdrag hade ersättningen blivit lika mycket värd för alla, vilket hade gett låginkomsttagare och höginkomsttagare samma avdrag, även de som inte äger en bil. Ett bibehållet reseavdrag når färre individer.

- **Reseavdraget är svårt för Skatteverket att kontrollera** och en stor andel av de yrkade reseavdragen har varit helt eller delvis felaktiga. Vanliga fel är att den skattskyldige inte uppfyller föreskriven tidsvinst, inte kan styrka kostnaden för drivmedel eller visa faktiskt antal körda mil och dylikt. En skattelättnad är lättare att kontrollera och administrera.
- **Klimatpåverkan ökar.** Finansdepartementet anger i sin promemoria att "En återgång till ett reseavdrag enligt tidigare utformning bedöms innebära ökade utsläpp av växthusgaser och övrig miljöpåverkan (såsom utsläpp av partiklar och kväveoxider) från arbetsresor." Samt att "Förslaget om att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms bidra till ytterligare höjda utsläpp, eftersom subventioneringen av bilresor blir ännu större och relativkostnaden av bilresande därmed ännu lägre i relation till kollektivt resande." Eftersom kollektivtrafiken missgynnas av förslaget, slår promemorian också fast att "Förslaget kan även bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten genom att biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik."

Mot bakgrund av detta avstyrker Klimatkommunerna förslaget om bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil. Vi betonar att förslaget i hög grad försämrar kommuners möjligheter att minska trängsel och luftföroreningar samt att förslaget motarbetar kommuners ambitioner att arbeta resurseffektivt och för ett hållbart transportsystem.

Slutligen vill vi lyfta orimligheten i att begränsa remisstiden till 10 dagar. För kommuner, som i hög grad påverkas av den föreslagna förändringen, finns ingen rimlig möjlighet att hinna bereda ett svar på 10 dagar. När detta påpekades för Finansdepartementet blev svaret "Lagändringen ska träda ikraft 1 januari 2023, så vi hinner inte ha en längre remisstid". Att i praktiken ta bort kommuners möjlighet att svara på remissen är oacceptabelt, givet att kommunerna har stort intresse i frågan och påverkas av utfallet.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 49 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.

För styrelsen

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna