

Diarienummer Fi2022/02813

Senast 30 oktober 2022

Remissvar 2030-sekretariatet: Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

Sammanfattning av 2030-sekretariatets slutsatser

Det vore ett betydande misstag att återgå till det reseavdrag Sverige haft i årtionden, och som riksdagen i bred enighet i juni i år röstade för att förändra. Skälen för att samtliga partier utom Sverigedemokraterna då röstade för en transportslagsneutral reseersättning var och förblir goda: Det gamla systemet gynnar ensidigt bilen på alla andra färdslags bekostnad, går främst till höginkomsttagare, till män och till boende i storstäders välbeställda kransorter, har en hög klimatpåverkan och är förenat med mycket omfattande fusk som både är dyrt för statskassan och undergräver skattekollektivets godaandel. Mycket av detta konstateras också i Finansdepartementets promemoria.

Sammanfattning av förslaget

Moderaterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna har kommit överens om att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Det 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 att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. 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 därför tagits fram inom Finansdepartementet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023

Förslaget i dess helhet finns på <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2022/10/bibehallet-reseavdrag-med-vissa-forstarkningar-for-arbetsresor-med-bil/>

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatets synpunkter

Demokratisk process

Det nu liggande förslaget går på tvärs med hur Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna i juni 2022, för bara ett par månader sedan, röstade för ett transportslagsneutralt reseersättningsssystem. Eftersom inget av substans har ändrats sedan dess, drivmedelspriserna är rentav något lägre, skapar lappkastet stora svårigheter för medborgaren att följa och förstå politiken. Detta särskilt som [Tidöavtalet](#) mellan regeringspartierna och Sverigedemokraterna inte nämner reseavdraget, medan skrivelsen "Inga ytterligare frågor kommer att beredas i projektet" anger att det *inte* omfattas. När denna skrivning nu alltså inte gäller, försämras ytterligare förutsägbarheten och planerbarheten.

Remisstiden på förslaget är tio dagar, i praktiken för kort för flertalet kommuner, regioner och statliga myndigheter att alls hinna inkomma med sina insikter. Det ger en olycklig bild av en regering som med samarbetspartiet SD ser sig som självtillräcklig, utan behov av expertkunskap utifrån. Detta förstärks av att de inte tycks ha tagit intryck av skrivningarna i Finansdepartementets promemoria, som sammantaget får sägas tydligt pekar på värdet av att inte genomföra den återställare som nu föreslås.

Statsfinansiellt

För statskassan anger Finansdepartementet att "höja ersättningsnivåerna för resor med egen bil och förmånsbil bedöms minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 1,6 miljarder kronor 2023." Detta i tider då en hårt ansträngd statskassa behöver stötta utsatta hushåll och företag. Huvuddelen av denna urholkning av statskassan beror på de kraftigt höjda avdragen.

Vi uppmanar regeringen att i första hand dra tillbaka förslaget i dess helhet, i andra hand att behandla frågan om ersättningsnivåer samordnat med andra planerade åtgärder som också syftar till att sänka priset på fossila drivmedel; sänkt beskattning och sänkt reduktionsplikt. I denna bedömning bör också ingå en trolig allmän återgång till lägre olje- och drivmedelspriser. I tredje hand, om regeringen i övrigt går vidare med de ändrade nivåer enligt förslaget, bör de åtminstone inte ensidigt ha lägre ersättning för de som väljer elbil ("Istället för vad som sägs i 27 § tredje stycket ska utgifter för elektricitet till elbil dras av med 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 1 krona och 20 öre för varje kilometer"): Det skickar en mycket olycklig prissignal som är särskilt allvarlig eftersom förslagen för att varaktigt kunna sänka priset på el tycks ligga längre fram i tiden än förslagen på hur bensen och diesel ska prissänkas.

Till detta kommer ett omfattande fusk; Skatteverket visade 2019 att 56 % av reseavdragen var felaktiga, i 98 % av fallen till den sökandes fördel. Bland annat uppfylls ofta inte tidsvinstkravet. Detta skulle i princip helt undvikas med ett system som helt utgår ifrån hur långt det är mellan hemmet och arbetsplatsen. Skulle regeringen välja att gå vidare med detta förslag, bör Skatteverket i kommande regleringsbrev få uppdrag och medel för att särskilt granska att reseavdraget inte är föremål för omfattande fusk.

Kommunal ekonomi

För kommuner och regioner anges i Finansdepartementets promemoria att förslaget "beräknas varaktigt minska de kommunala skatteintäkterna med 6,8 miljarder kronor per år från 2023, jämfört med beslutade regler". Huvudorsaken är att skattereduktionen enligt riksdagens beslut från i juni belastar statens finanser, medan ett avdrag minskar underlaget för kommunal inkomstskatt. Detta förstärks av att reseavdraget för bilresor höjs. Promemorian anger också att "Underlaget för den kommunala inkomstskatten kommer därmed, till följd av förslaget, i genomsnitt minska procentuellt mer i landsbygdskommuner jämfört med i storstadskommuner."

Kommuner och regioner drabbas också av att "kollektivtrafikresande i de flesta fall förlorar på en återgång till ett reseavdrag jämfört med beslutade regler."; när fler väljer att ta bilen, minskar biljettintäkterna för kollektivtrafiken. Det är särskilt allvarligt för arbetsresande, eftersom de till skillnad mot t.ex. studenter, pensionärer och skolresenärer betalar fullt biljettpris. Ska kollektivtrafiken upprätthålla eller helst utveckla turtäthet, komfort och service, måste dess huvudmän alltså skjuta till mer medel.

Dessa förändringar är särskilt negativa eftersom de kommer i en tid då kommunernas ekonomi ändå är mycket ansträngd, med stigande utgifter och stagnerande intäkter. Detta utgör ytterligare ett skäl till avslag.

Hushållsekonomi

Promemorian anger att förslaget "innebär en större skattelättnad ju högre individens marginalsatt är". Så fungerar skatteavdrag, medan det system riksdagen beslutade om i juni inte har den effekten; "Med den beslutade skattereduktionen för arbetsresor är skattelättnaden däremot oberoende av individens inkomst och marginalsatt."

Antalet individer som alls omfattas av skattelättnaden minskar med ca 290 000 jämfört med det beslut riksdagen tog i juni; många som skulle fått ersättning för resor med tåg, buss eller cykel blir utan om regeringens förslag går igenom.

Kvinnors ekonomi drabbas jämfört med männens, anger promemorian. Huvudorsaken är att det oftast är mannen som tar bilen, kvinnan som åker kollektivt eller cyklar. Förslaget strider därmed mot regeringens uttalade inriktning att fokusera mindre på feminism som begrepp och mer på åtgärder som i praktiken förbättrar jämställdheten.

Klimat

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." Detta förvärras ytterligare av att de enda konkreta förändringarna jämfört med tidigare reseavdrag är att bilresor får kraftigt höjd (35 %) ersättning; "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 ensidigt 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."

I simuleringen, som genomfördes av Sweco (Förändrat arbetsreseavdrag? Slutrapport 2019-06-07), gav förslaget i betänkandet en minskning av koldioxidutsläppen från arbetsresor med ca 11 %.

Slutligen föreslås drivmedelsavdraget alltså bli 25 % lägre för den som kör på el än för alla andra drivmedelsslag, vilket inverkar negativt på transportsektorns omställning. Vi har redan, som 2030-sekretariatet varnat för, sett en vikande andel elbilar i nybilsregistreringen, och detta riskerar att förstärkas med denna negativa prissignal.

Eftersom regeringen redan på andra områden aviserat förändringar som innebär ökade utsläpp, blir det sammantaget allt svårare att nå klimatmålen med fokus på transportsektorns klimatmål för år 2030.

Ersättningsnivåer

Milersättningen föreslås sättas till 25 kronor; "Baserat på 2021 års genomsnittliga bränslepriser beräknas den genomsnittliga milkostnaden med nuvarande personbilspark uppgå till ca 2 kronor och 50 öre per kilometer. I denna kostnad ingår rörliga kostnader per mil, inklusive den del av bilens värdeminskning som kan antas vara beroende av körsträcka." En så kraftfull höjning är, som vi sett, dyr för statskassan, och knappast vad befintliga bilister räknat med. Vi har också sett att drivmedelspriserna sjunkit sedan 2021, och menar att det för resor till och från jobbet är fel att räkna på hela fordonsflottans bränsleförbrukning – dessa bilar är i snitt nyare än vagnparken i stort, har lägre förbrukning och en hög andel är laddhybrider som kan köra större delen av sträckan till jobbet på el. Sammantaget bör höjningen i första hand avslås, i andra hand minskas, och liksom t.ex. traktamentesnivåer vara föremål för årliga justeringar.

Även avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil föreslås höjas till 12 kronor milen, baserat på genomsnittlig drivmedelsförbrukning bland bensin- och dieseldrivna personbilar registrerade under perioden 2017–2020 och på genomsnittliga drivmedelspriser under 2021. Knappast några förmånsbilar är år 2023 (då detta träder i kraft) så gamla som 2017 års modell, och att utgå från högst tre år gamla bilars förbrukning skulle göra stor skillnad av samma skäl som ovan; många är laddhybrider och kan köra större delen av sträckan till jobbet på el.

Specifikt för elbilar föreslås en lägre ersättning, 9.50 kronor per mil, baserat på en bedömning av att det är billigare att köra på el. Eftersom också laddhybrider i praktiken i många fall kommer att köras på el hela sträckan till och från jobbet, är förslaget en diskriminering av en specifik teknik, särskilt olyckligt eftersom regeringen så tydligt uttalat att elektrifieringen av fordonssektorn ska påskyndas. Ersättningsnivåerna bör, också mot bakgrund av den senaste tidens höga elpriser, ligga på samma nivå för elbilar som för andra teknikval.

Alternativa lösningar

När riksdagen i juni 2022 antog det nya transportslagsneutrala systemet, var endast Sverigedemokraterna emot. Den breda enigheten hade goda skäl; som vi sett så är det uråldriga reseavdraget behäftat med omfattande brister och fel. En återställare är därmed synnerligen olycklig, och regeringen bör istället föreslå

- 1) **Begränsade förändringar** inom det beslut som tagits om ett transportslags neutralt system. Ersättningen per mil kan höjas, den redan beslutade skillnaden mellan boende i storstad respektive övriga landet kan förstärkas. Att kollektivtrafiken är bristfällig på sina håll kan hanteras genom särskilda stöd till denna, medan det nu liggande förslaget förstärker denna situation.
- 2) **Kontrollstationer.** Ersättningsnivåer bör rimligen avspegla faktiska kostnader, som i detta fall starkt korrelerar med drivmedels- och elpris, samt fordons faktiska förbrukning. Denna utveckling bör fångas upp i kontrollstationer, utifrån vilka nivåerna kan justeras. Här bör också andra åtgärders effekt fångas upp, såsom sänkt drivmedelsbeskattning och sänkt reduktionsplikt (om dessa genomförs).
- 3) **Kompletterande åtgärder.** Regeringens oro för att bilberoende hushåll ska drabbas av stigande kostnader på drivmedel och el, hanteras redan enligt liggande förslag med flera åtgärder. Dessa är dock generella (alla tänks få billigare drivmedel) eller riktas till grupper som troligen inte har sämst marginaler (personer med förmånsbil). Finansdepartementet har tidigare pekat på åtgärder som med större träffsäkerhet gynnar de som drabbas hårdast, t.ex. utvidgat bostadsbidrag. Vi menar att sådana riktade stöd också kan gälla t.ex. kollektivtrafiken, glesbygdsboende och företag i glesbygd – hur det utformas bäst bör utredas skyndsamt, men att en återställare av reseavdraget inte är rätt väg, framkommer med stor tydlighet i regeringens eget underlag.

För 2030-sekretariatet den 24 oktober 2022

Mattias Goldmann