

Datum  
2019-10-31

Ert datum  
2019-06-28

ESV dnr  
2019-00951-2

Er beteckning  
Fi2019/02525/S1

Handläggare  
Michael Lemdal

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen,  
Enheten för inkomstskatt och socialavgifter

## Yttrande över betänkandet ”Skattelättnad för arbetsresor. En avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36)”

Ekonomistyrningsverket (ESV) anser att det är viktigt att minska möjligheterna till fusk så att storleken på skattefelet associerad med reseavdraget reduceras. Utredningens förslag innebär sannolikt att skattefelet kommer att minska. ESV anser dock att delar av utredningens förslag behöver ses över för att minska risken för överkompensation (t.ex. vid samåkning) och för att förebygga tröskeeffekter.

### Minskad koppling till kostnaden för resorna

En utgångspunkt för inkomstbeskattningen är att avdrag endast ska medges för kostnader som uppstår för att förvärva och bibehålla intäkterna och inte privata levnadsomkostnader. Ett undantag för kostnader för resor till och från arbetet har dock existerat under en längre tid. ESV anser att en utgångspunkt för ”reseavdraget”<sup>1</sup> är att det så långt som möjligt utgår från kostnaden som den skattskyldige har haft för resorna. I det nuvarande systemet<sup>2</sup> baseras skatteavdragets storlek på faktiska kostnader för resor med kollektivtrafiken samt en schablonmässigt beräknad kostnad, baserad på den milbundna kostnaden<sup>3</sup>, för bilresor. Utredningens förslag utgår inte på samma sätt från den kostnad som den skattskyldige har haft för sina resor och innebär en ökad grad av schablonisering då alla resor oavsett färdmedel ska ersättas enligt samma modell. Den ökade graden av schablonisering innebär en ökad risk för att vissa individer överkompenseras medan andra underkompenseras. Tabell 1<sup>4</sup> visar bruttokostnaden för ett årskort med kollektivtrafik, nettokostnaden för årskortet med dagens regler och nettokostnaden för årskortet enligt utredningens förslag. För till exempel en Norrtäljebo som arbetar i Stockholm innebär förslaget att skattereduktionen blir större än kostnaden för ett årskort med kollektivtrafiken.

<sup>1</sup> Oavsett om det är ett avdrag eller en reduktion

<sup>2</sup> Till den del som kostnaderna överstiger 11 000 kronor

<sup>3</sup> Prop. 2007/08:11, sid 43–44

<sup>4</sup> Om inget annat anges har vi använt oss av att antagande om 30 procents marginalskatt.

	Avstånd (km)	Kostnad Brutto	Kostnad Netto idag	Kostnad Netto SOU
<b>Stockholms län - till Drottninggatan 50 Stockholm</b>				
Tyresö	22	9 310	9 310	9 310
Sigtuna	47	9 310	9 310	5 026
Nynäshamn	59	9 310	9 310	2 002
Gnesta	68	9 310	9 310	-266
Norrtälje	85	9 310	9 310	-3 290
<b>Värmlands län - till Drottninggatan 50 Karlstad</b>				
Arvika	73	14 550	13 485	3 714
Torsby	101	14 550	13 485	1 950
<b>Mälardalen - till Drottninggatan 50 Stockholm</b>				
Eskilstuna	113	30 600	24 720	18 000

**Tabell 1.** Kostnad för årskort

Tabell 2 och 3 visar för samma exempel effekten på den slutliga skatten av gällande regler och utredningens förslag.<sup>5</sup>

	Avstånd	Skatteeffekt Kollektivtrafik		Skatteeffekt Bil		
		Idag	SOU Grund	Idag	SOU Grund	SOU Tillägg
<b>Stockholms län - till Drottninggatan 50 Stockholm</b>						
Tyresö	22	0	0	1 828	0	0
Sigtuna	47	0	4 284	7 656	4 284	8 484
Nynäshamn	59	0	7 308	10 453	7 308	11 508
Gnesta	68	0	9 576	12 551	9 576	13 776
Norrtälje	85	0	12 600	16 514	12 600	18 060
<b>Värmlands län - till Drottninggatan 50 Karlstad</b>						
Arvika	73	1 065	9 771	13 716	10 836	15 036
Torsby	101	1 065	11 535	20 243	12 600	22 092
<b>Mälardalen - till Drottninggatan 50 Stockholm</b>						
Eskilstuna	113	5 880	6 720	23 040	12 600	25 116

**Tabell 2.** Effekt på skatten av dagens system och utredningens förslag

<sup>5</sup> Under antagandet att bilresenärer uppfyller tidsvinstkravet vid beräkningen av nuvarande system.

	Jämförelse Kollektivt	Jämförelse Bil	
<b>Stockholms län - till Drottninggatan 50 St</b>	<b>SOU Grund</b>	<b>SOU Grund</b>	<b>SOU Tillägg</b>
Tyresö	0	-1 828	-1 828
Sigtuna	4 284	-3 372	828
Nynäshamn	7 308	-3 145	1 055
Gnesta	9 576	-2 975	1 225
Norrtälje	12 600	-3 914	1 547
<b>Värmlands län - till Drottninggatan 50 Karlstad</b>			
Arvika	8 706	-2 880	1 320
Torsby	10 470	-7 643	1 849
<b>Mälardalen - till Drottninggatan 50 Stockholm</b>			
Eskilstuna	840	-10 440	2 076

**Tabell 3.** Jämförelse mellan effekt på skatten av utredningens förslag och dagens system

Givet problematiken med över-/underkompensation hade ESV gärna sett att utredningen även genomfört en mer uttömmande analys av anpassningar av det nuvarande systemet eller ett liknande system med en tydligare koppling till den skattskyldiges faktiska kostnader för resorna.

### Skattefelet

ESV delar utredningens bedömning att skattefelet från reseavdraget måste minska. Utredningen analyserar i avsnitt 14 förslaget effekter på skattefelet jämfört med nuvarande system. ESV delar utredningens bedömning att höjda avstånds- och tidsgränser, förenklade regler samt inrapportering av adressen till den anställdas arbetsplats till Skatteverket sammantaget borde reducera storleken på skattefelet.

ESV anser dock att många av utredningens förslag även skulle kunna införas i det nuvarande systemet och få likartade effekter på storleken på skattefelet. Det har utredningen dock inte beaktat i de jämförelser man gör när man utvärderar skattefelet. Troligen skulle det avståndsbaseade systemet leda till ett mindre skattefel än nuvarande system, men skillnaderna är sannolikt mindre än vad som framgår i utredningen om även reglerna i det nuvarande systemet anpassas.

### Flera reduktioner vid samåkning

Utredningens förslag att samtliga personer vid samåkning ska medges full skattereduktion är betydligt mer generöst än dagens regler. Gällande regler innebär att det totala reseavdraget ska delas mellan det antal personer som samåker. Dessutom gäller för samtliga personer att 11 000 kronor av reseavdraget inte är avdragsgillt. Om fyra personer samåker och avståndet är 60 km innebär det att den totala skatteminskningen för de som samåker är 786 kronor jämfört med 10 686 kronor om man reser ensam. Dagens regler uppmuntrar alltså inte till samåkning. Det finns en risk för att personer som samåker istället för att dela upp

reseavdraget sinsemellan individuellt väljer att yrka på fullt reseavdrag med förhoppningen att de inte fastnar i kontrollen.

Enligt utredningens förslag ska samtliga personer som samåker medges full skattereduktion. Förslaget innebär att man som samåkande får en subvention som är lika stor som den skattereduktion som föraren får. Förslaget kan i vissa fall innebära att den medgivna skattereduktionen kan bli större än den schablonberäknade bilkostnaden. En sådan överkompensation kan undvikas till exempel genom att skattereduktionen kvotas ner vid samåkning.<sup>6</sup>

	Antal personer som åker			
	1	2	3	4
Totalt reseavdrag, kronor	46 620	46 620	46 620	46 620
Avdragsgillt reseavdrag, kronor	35 620	24 620	13 620	2 620
<b>Total skatteminskning med dagens regler</b>	<b>10 686</b>	<b>7 386</b>	<b>4 086</b>	<b>786</b>
<b>Total skatteminskning enligt förslaget</b>				
Normal kollektivtrafik	7 560	15 120	22 680	30 240
Bristande kollektivtrafik	11 760	23 520	35 280	47 040
Nedkvotning total - bristande kollektivtrafik	11 760	20 580	26 460	32 340
Nedkvotning per person	11 760	10 290	8 820	8 085

**Tabell 4.** Reseavdrag vid samåkning - 60 km enkel resväg

Som framgår av tabell 4 medför förslaget en liknande effekt på den slutliga skatten med dagens regler om den skattskyldige åker ensam. Vid samåkning blir skattereduktion väsentligt högre med de föreslagna reglerna, utan att kostnaderna för de skattskyldiga ökar i motsvarande omfattning. ESV anser därför att man bör överväga om skattereduktionen kan kvotas ner vid samåkning. Samtidigt är ESV medvetna om att det sannolikt är svårt att kontrollera om de skattskyldiga samåkt och att all typ av försämring av skattereduktionen vid samåkning riskerar att ge upphov till fusk.

### Tröskeeffekter

ESV anser i likhet med det särskilda yttrandet av experterna Hans Eriksson och Lars Lindvall att den fasta delen av tillägget är olämpligt. Det skulle ge upphov till stora marginaleffekter kring 30 kilometer som kan bidra till att minska legitimiteten i skattesystemet och kan för den skattskyldige framstå som ologiskt och orättvist. ESV anser i likhet med experterna att en högre rörlig ersättning vid bristfällig kollektivtrafik är att föredra. Om exempelvis den fasta dagersättningen ersätts med en extra kilometerersättning om 20 öre upp till och med 80 km (med avdrag på 30 km) undviks tröskeeffekten (se de två sista kolumnerna i tabell 6).

<sup>6</sup> Förslaget i tabell 4 kvotar ner den tillkommande reduktionen till 75 procent av reduktionen vid två samåkande. Så totalt delar de två samåkande på 1,75 skattereduktion. Varje ytterligare person som tillkommer därefter är inlagd med en halverad reduktion. Tabellen ska ses som ett räkneexempel och inte ett skarpt förslag om nivåer för en eventuell nedkvotning.

Avstånd enkel km	Avdrag per dag km	Avdrag tillägg km	Skattered. per km	Antal dagar	Total skattereduktion		
					SOU Grund	SOU Tillägg	Tillägg Alt
30	0		0,6	210	0	4 200	0
31	2	1	0,6	210	252	4 452	336
35	10	5	0,6	210	1 260	5 460	1 680
40	20	10	0,6	210	2 520	6 720	3 360
50	40	20	0,6	210	5 040	9 240	6 720
60	60	30	0,6	210	7 560	11 760	10 080
70	80	40	0,6	210	10 080	14 280	13 440
80	100	50	0,6	210	12 600	16 800	16 800

Tabell 6. Rörligt tillägg på 20 öre vid bristande kollektivtrafik

Det går att justera hur snabbt man uppnår samma storlek på tillägget med ett extra rörligt tillägg som med ett fast tillägg. Utökar man till exempel extraersättningen till 50 öre per kilometer kan man sätta den övre gränsen redan vid 50 kilometer. En rörlig gräns kan alltså justeras utifrån lagstiftarens önskemål om hur snabbt den skattskyldige ska få ungefär samma ersättning i det nya systemet som i nuvarande system.

Avstånd enkel km	Avdrag per dag km	Avdrag tillägg km	Skattered. per km	Antal dagar	Total skattereduktion		
					SOU Grund	SOU Tillägg	Tillägg Alt
30	0		0,6	210	0	4 200	0
31	2	1	0,6	210	252	4 452	462
35	10	5	0,6	210	1 260	5 460	2 310
40	20	10	0,6	210	2 520	6 720	4 620
50	40	20	0,6	210	5 040	9 240	9 240
60	60	20	0,6	210	7 560	11 760	11 760
70	80	20	0,6	210	10 080	14 280	14 280
80	100	20	0,6	210	12 600	16 800	16 800

Tabell 7. Rörligt tillägg på 50 öre vid bristande kollektivtrafik

### Skatteavdrag eller skattereduktion

ESV efterlyser en analys av vilka effekter, utöver den direkta förändringen av värdet för den skattskyldige, en övergång från skatteavdrag till skattereduktion skulle få. Skatteavdrag påverkar beskattningsbar inkomst vilket ligger till grund för andra delar av skatteberäkningarna. Det gör däremot inte skattereduktionerna. Utredningen förslag om en övergång från avdrag till reduktion kommer således att få effekter även på andra beskattningsområden och ESV hade velat se en redogörelse över de förväntade effekterna.

### Beräkningar

Tabell 16.4 i utredningen med konsekvensberäkningen för samåkande personer är felberäknad (kolumn B inkl. tillägg) från 40 km till och med 150 km. Till exempel slutar skattereduktionen växa efter 80 km, det vill säga den skattskyldige får inte de 60 öre per kilometer som ska gälla i områden med bristfällig kollektivtrafik. Våra beräkningar utifrån den formel som presenteras i utredningen ger istället följande reduktioner:

<u>Avstånd</u>	<u>Skattereduktion (kr)</u>
10 km	0
20 km	0
30 km	8 400
40 km	13 440
50 km	18 480
60 km	23 520
70 km	28 560
80 km	33 600
90 km	38 640
100 km	43 680
110 km	48 720
120 km	53 760
130 km	58 800
140 km	63 840
150 km	68 880

**Tabell 8.** ESV:s beräkningar av tabell 16.4 kolumn B inkl. tillägg

### Övrigt

ESV delar utredningens bedömning att avdragsrätten för trängselskatt bör slopas.

I detta ärende har generaldirektör Clas Olsson beslutat. Utredare Michael Lemdal har varit föredragande. I beredningen har också avdelningschef Bo Stoltz medverkat.

Datum: 2019-10-31



Underskrift  
Clas Olsson  
Namnförtydligande



Föredragande  
Michael Lemdal  
Namnförtydligande