



SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

OCH

BUSS & SAMHÄLLE

RAPPORT

OM STORSTADSDOMINANS,
OJÄMSTÄLLDHET OCH FUSK MED
RESEAVDRAGET



RAPPORT

OM STORSTADSDOMINANS, OJÄMSTÄLLDHET OCH FUSK MED RESEAVDRAGET

SAMMANFATTNING

OMFATTANDE FUSK MED RESEAVDRAG

Skattefusket med reseavdrag är oerhört utbrett. Nästan hälften, 46 procent, av alla som gör reseavdrag fuskar. Detta kostar statskassan 1,4 miljarder kr varje år i uteblivna skatteintäkter. Det omfattande skattefusket i kombination med att Skatteverket inte ens har resurser att kontrollera fem procent av reseavdragen riskerar att luckra upp skattemoraleen och därmed förtroendet för finansieringen av välfärden.

RESEAVDRAGET – ETT STORSTADSFENOMEN

Dagens reseavdrag är ett storstadsfenomen. Det är en missuppfattning att reseavdrag framförallt görs av långpendlare i den norrländska glesbygden. Oavsett om man räknar andel inkomsttagare som gör reseavdrag, genomsnittlig storlek på reseavdragen eller kostnader görs reseavdrag framförallt i regionerna kring Göteborg, Malmö och Stockholm.

Faktum är att norrlandslänen bara står för en tiondel av kostnaderna i reseavdragssystemet. Detta måste jämföras med de tre storstadslänen Stockholm, Skåne och Västra Götaland vars kostnader år 2003 uppgick totalt till 5,6 miljarder kr eller ungefär hälften av den sammanlagda summan 11,6 miljarder kr som drogs av detta år. Det är till och med så att reseavdragen i Stockholms län, totalt 1,7 miljarder kr år 2003, kostar statskassan lika mycket som alla reseavdrag som görs i Dalarna, Gävleborg och samtliga län norr om dessa tillsammans

ETT AVDRAG FÖR HÖGAVLÖNAD MÄN

Dagens reseavdrag är ett avdrag för högavlönade män. Män dominerar kraftigt reseavdragssystemet. Män gör i snitt över 30 procent större reseavdrag än kvinnor. Männerna står för 60 procent av antalet reseavdrag och för hela 66 procent av kostnaderna för systemet. Detta går stick i stäv mot riksdagens och regeringen mål om ett jämställt transportsystem.

Bilden är lika tydlig när man jämför hög- och låginkomsttagares reseavdrag. Det genomsnittliga reseavdraget ökar med stigande lön. Personer som tjänar över 351 000 kr/år drar i snitt av 50 procent mer än personer som tjänar upp till 201 000 kr/år. För lägre inkomster är skillnaden ännu större. Till detta kommer att det är mycket få låginkomsttagare som gör reseavdrag, medan andelen höginkomsttagare är stor.

En annan viktig slutsats är att det under de senaste tio åren har blivit allt färre personer som gjort reseavdrag samtidigt som samhällets kostnader stigit kraftigt.

RESEAVDRAG FÖRSÄMRAR MILJÖN OCH MOTVERKAR NOLLVISIONEN

Dagens reseavdragssystem stimulerar människor att välja bilen istället för att resa kollektivt. Drygt 85 procent av alla reseavdrag görs av ensamåkande bilister och bara ca 5 procent av kollektivtrafikresenärer. Detta ska man jämföra med att ungefär 62 procent av arbetsresorna görs med bil och ca 14 procent med buss eller tåg. Detta skulle kunna bero på att bilister har längre till jobbet än kollektivtrafikens resenärer. Men så är det inte. Den genomsnittliga färdlängden till arbetet är till och med längre för dem som reser kollektivt än för dem som väljer bilen, 20 km mot 17 km. Det är inte heller så att det saknas möjligheter att resa kollektivt på orter där många gör avdrag. Skatteverkets statistik visar tydligt att reseavdraget framförallt görs i storstadsregioner med väl utbyggd kollektivtrafik som Västra Götaland, Skåne och Stockholmsregionen.

Genom att dagens reseavdrag fungerar som en morot för människor att välja bilen istället för kollektivtrafiken försämras trafiksäkerheten samtidigt som utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen ökar.

AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG

Om man får göra reseavdrag med dagens regler beror dels på vilket avstånd arbetet ligger från hemmet och dels vilket fordon man väljer för sina resor till jobbet. Alternativet till detta system är ett avståndsberoende reseavdrag. Oavsett om man reser med bil, buss, tåg eller motorcykel skulle man med detta system få göra lika stora avdrag per kilometer för sin resa.

När man jämför de två alternativen ser man att ett avståndsberoende reseavdrag skulle få en rad positiva effekter. Samtidigt som långpendlarna i Norrland och andra delar av landet får fortsätta att göra reseavdrag beskärs möjligheterna att fuska kraftigt. Skatteverkets kontroller blir enklare, effektivare och billigare. Buss- och tågresenärer diskrimineras inte längre jämfört med bilister. Fler kvinnor och låginkomsttagare får möjlighet att göra reseavdrag. Trafiksäkerheten stärks. Miljön blir bättre med minskade utsläpp av bland annat koldioxid, kolmonoxid, kolväten och cancerogena ämnen.

Regeringskansliet har utrett hur ett avståndsberoende reseavdrag skulle kunna se ut, men utredningen hemlighålls av regeringen.

AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG I ANDRA EUROPEISKA LÄNDER

Avståndsberoende reseavdrag finns redan i en rad europeiska länder som Danmark, Belgien, Tyskland, Nederländerna och Norge. Flera statliga utredningar har föreslagit att ett avståndsberoende avdrag ska införas.

STARKT STÖD FÖR AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG

Ett stort antal myndigheter, organisationer och företag stödjer utredningarnas förslag: Vägverket stödjer av miljöskäl förslaget till fullo. Nutek anser att det är ett mycket bra förslag, men att kompensationer till boende i glesbygd bör övervägas. Resenärsforum och länstrafikbolagens

samarbetsorganisation, SLTF, stödjer förslaget för att det nuvarande systemet missgynnar kollektivtrafikresenärerna. Göteborgs kommun förespråkar förändrade reseavdrag för att kunna lösa stadens trafikproblem och klara lagstadgade luftkvalitetsnormer. Skatteverket är positivt eftersom det skulle göra det möjligt att kontrollera bort en stor del av fusket. Svenska Naturskyddsföreningen stödjer förslaget för att minska biltrafikens miljöbelastning och för att realisera kollektivtrafikens miljöfördelar.

SYFTE

Syftet med denna rapport är att kartlägga hur dagens reseavdrag används i praktiken, vilka konsekvenser systemet får på miljön, trafiksäkerheten och jämställdheten samt att jämföra konsekvenserna av dagens system med ett avståndsberoende reseavdrag.

Mer precist vill vi för det första kartlägga vilka grupper i samhället som gör reseavdrag. Finns det några mönster när det gäller hur reseavdraget utnyttjas geografiskt, skiljer sig mäns och kvinnors användning av systemet, använder olika inkomstgrupper reseavdraget olika, finns det inkomstskillnader, vilka transportmedel använder de som gör avdrag, är frågor som vi vill ha svar på.

För det andra vill vi kartlägga i vilken omfattning och hur dagens reseavdragssystem utnyttjas för skattefusk och vilka kostnader som samhället drabbas av till följd av detta. Svaren på dessa frågor får naturligtvis konsekvenser för olika delar av det svenska samhället. Därför analyserar vi vilka konsekvenser dagens fordonsbaserade reseavdrag får på möjligheterna att komma tillrätta med skattefusket samt på miljön, trafiksäkerheten och jämställdheten och jämför det med vilka konsekvenser ett reseavdrag som utgår från avståndet till och från arbetet, men oberoende av färdmedel, skulle få.

För det tredje kartlägger vi stödet för att göra reseavdraget avståndsberoende samt undersöker om det finns andra länder som redan infört ett avståndsberoende reseavdrag.

BAKGRUND: DAGENS REGLER FÖR RESEAVDRAG

Reseavdraget syftar till att underlätta pendling till och från arbetet eftersom detta anses vara positivt för den ekonomiska tillväxten. Generellt gäller att reseavdrag bara får göras för kostnader som överstiger 7 000 kr.

För att få göra avdrag för resor till och från arbetet med bil gäller att avståndet är minst fem kilometer och att den skattskyldige gör en tidvinst, jämfört med att resa kollektivt, på minst två timmar per arbetsdag. Avdraget för arbetsresor med bil är 18 kr/mil för inkomståret 2006.

I de områden i landet där det saknas "tillgängliga allmänna transportmedel" finns det inget krav om tidvinst och avståndet till arbetet måste bara vara minst två kilometer för att få göra avdrag för resa med bil eller motorcykel.

Motorcyklister får göra reseavdrag om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och om de gör en tidvinst på minst två timmar per dag jämfört med kollektiva färdmedel. Avdraget som medges är 8 kr per körd mil. För cyklister medges ett avdrag om 250 kr per år och för moped 4 kr per körd mil. För kollektivtrafikresenärer gäller att avståndet mellan hem och arbetsplats måste vara minst två kilometer och att bara de faktiska kostnaderna får dras av. Detta innebär att resekostnaden (vanligen månadskort) för kollektivtrafikresenärer måste uppgå till minst 640 kr per månad, ofta mer, eftersom semester, sjukdagar, vård av sjukt barn, föräldraledighet osv. inte är arbetsdagar för vilka avdrag för arbetsresor kan göras.

Enligt inkomstskattelagen är det bara faktiska kostnader som ska kunna dras av, men i realiteten är det bara kollektivtrafikresenärer som måste dra av sina faktiska kostnader i dag.

Bilister, motorcyklister och mopedister får dra av olika schablonsummor per mil och cyklister får dra av en schablonsumma per år.¹

RESEAVDRAGET – ETT STORSTADSFENOMEN

Sammanfattning: Det är en missuppfattning att reseavdrag framförallt görs av långpendlare i den norrländska glesbygden. Dagens reseavdrag är i första hand ett storstadsfenomen. Oavsett om man räknar andel inkomsttagare som gör reseavdrag, genomsnittlig storlek på reseavdragen eller kostnader görs reseavdrag framförallt i regionerna kring Göteborg, Malmö och Stockholm.

År 2003 gjorde 933 666 personer reseavdrag till en kostnad av 11,6 miljarder kr. Det genomsnittliga reseavdraget var 12 400 kr och i snitt gjorde 17,2 procent av inkomsttagarna reseavdrag.

Geografiskt kan man se en tydlig koncentration av reseavdrag till regionerna kring Göteborg, Malmö och Stockholm. Denna bild återkommer hur man än analyserar statistiken. Kommuner med störst andel av inkomsttagare som gjorde reseavdrag ligger i närheten av dessa storstäder. De kommuner som hade högst andel inkomsttagare med reseavdrag var Lerum (47,9 procent) följt av Knivsta och Håbo. De kommuner som hade lägst andel var Stockholm (6,6 procent) följt av Solna och Sundbyberg.

De genomsnittligt största reseavdragen gjordes bland inkomsttagarna i Trosa (20 400 kronor), följt av Norrtälje och Nynäshamn. Lägst medelvärde hade Gnosjö (7 900 kronor), följt av Partille och Staffanstorps. Medelvärdet i riket var 12 400 kronor.

På länsnivå är reseavdrag vanligast i Halland, Uppsala och Västra Götaland. Minst andel av inkomsttagarna som gör reseavdrag återfinns i Stockholms, Norrbottens, Gävleborgs och Jämtlands län. Det genomsnittliga avdraget för dem som gör avdrag är högst i Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län, medan de genomsnittligt minsta görs i Jönköpings, Västernorrlands och Blekinge län.²

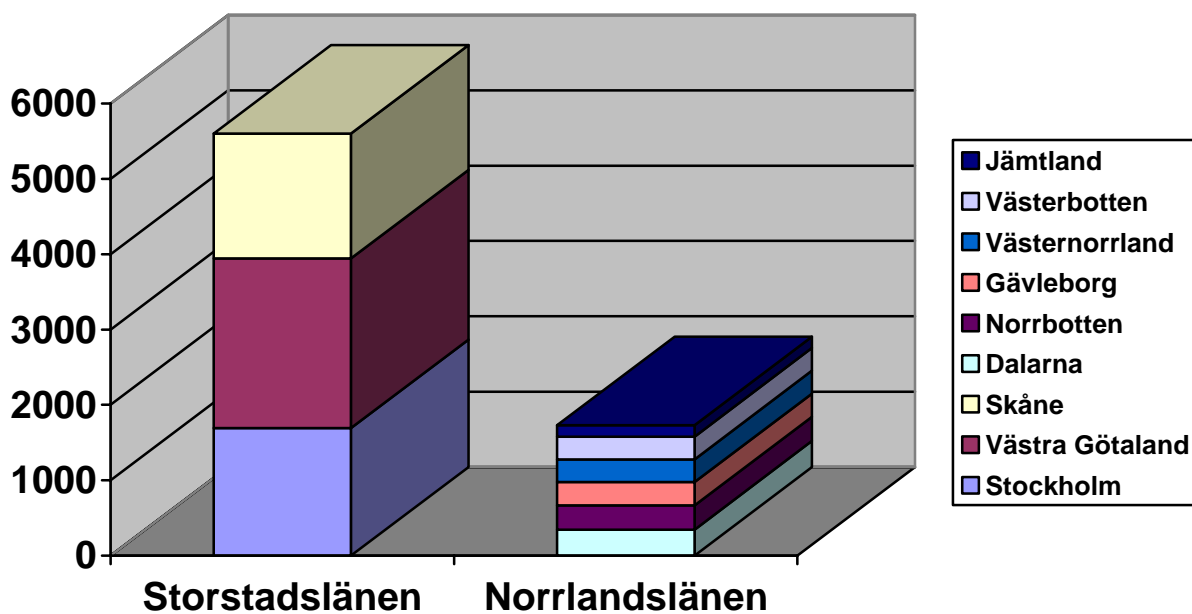
Tittar man istället på hur kostnaderna för reseavdraget fördelar sig över landet återkommer bilden av ett avdrag som framförallt används i storstadsregionerna. Kostnaderna för reseavdrag i storstadslänen Stockholm, Skåne och Västra Götaland uppgick totalt till 5,6 miljarder kr år 2003. Det är ungefär hälften av den sammanlagda summan 11,6 miljarder kr som drogs av detta år. Bara en tiondel av de totala avdragen gjordes i Norrlandslänen. Faktum är att reseavdragen i Stockholms län, totalt 1,7 miljarder kr år 2003, kostar statskassan lika mycket som alla reseavdrag som görs i Dalarna, Gävleborg och samtliga län norr om dessa tillsammans.³

¹ Skatteverkets meddelande RSV 2003:2 och Skatteverkets allmänna råd RSV 2003:4 Inkomsttaxering.

² S.65, Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket. Fullständig lista över andel med reseavdrag per kommun finns på http://www.scb.se/templates/tableOrChart___119125.asp och genomsnittligt reseavdrag per kommun finns på http://www.scb.se/templates/tableOrChart___119131.asp

³ S. 65, Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket

Figur 1 Kostnaden för reseavdrag i storstadslänen respektive norrlandslänen, milj. kr



Statistiken visar tydligt att det är en missuppfattning att reseavdrag främst görs av långpendlare i den Norrländska glesbygden. Reseavdraget är ett storstadsfenomen.

ETT AVDRAG FÖR HÖGAVLÖNADE MÄN

Sammanfattning: Flera slutsatser kan dras om vilka personer som framförallt gör reseavdrag. För det första utnyttjas reseavdraget framförallt av män. Män dominerar oavsett man räknar andelen avdrag för respektive kön, de genomsnittliga avdragens storlek eller kostnaderna för mäns och kvinnors avdrag. Detta går stick i stäv mot riksdagens och regeringens mål om ett jämställt transportsystem.

För det andra görs reseavdragen framförallt av högavlönade personer. Det genomsnittliga reseavdraget ökar med stigande lön. Till detta kommer att det är mycket få låginkomsttagare som gör reseavdrag, medan andelen höginkomsttagare är stor. Kort sagt är dagens reseavdrag ett avdrag för högavlönade män.

För det tredje gör allt färre personer reseavdrag till en allt högre kostnad för samhället.

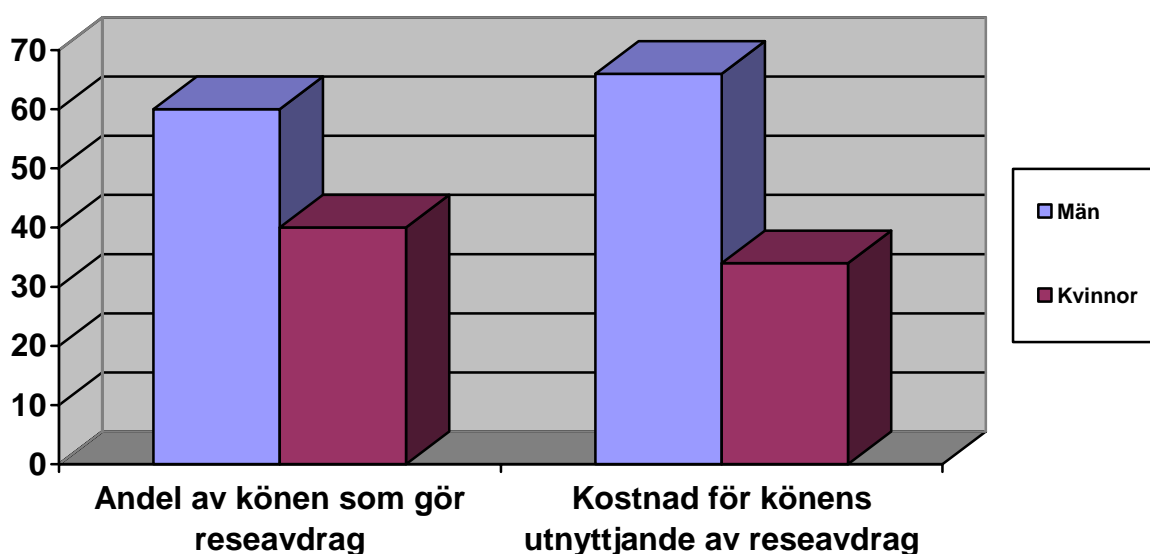
Dessa konsekvenser måste ställas mot att ett avståndsberoende avdrag dels skulle öppna reseavdragssystemet för låginkomsttagare eftersom dessa i högre grad än höginkomsttagare reser kollektivt och dels skulle bidra till att göra transportsystemet mer jämställt.

Vilka personer är det som utnyttjar reseavdraget? Till att börja med kan man konstatera att antalet personer som gör reseavdrag har sjunkit betydligt under de senaste tio åren samtidigt som kostnaderna för systemet har ökat kraftigt. Sedan 1993 har antalet reseavdrag minskat från nästan

1,3 miljoner till 933 700 år 2003. Under samma tidsperiod har statens kostnader ökat från 8,8 miljarder kr till 11,6 miljarder. Eftersom färre personer får dela på en allt större kaka har medelbeloppet som dras av ökat från 6 800 kr till 12 400 kr. Efter år 2003 har dessutom bilersättningen höjts två gånger. Först från 16 till 17 kr år 2005 och sedan till 18 kr år 2006. Kostnaderna för reseavdraget har härigenom ökat med ytterligare 570 miljoner kr.⁴

Om man ser till könen finns det en kraftig manlig övervikt i utnyttjandet av reseavdraget. Ungefär 60 procent av dem som gör reseavdrag är män och 40 procent är kvinnor⁵. Män gör dessutom i snitt över 30 procent större reseavdrag än kvinnor, 13 800 kr jämfört med 10 500 kr för kvinnor år 2003. Detta medför att den manliga dominansen bland de som gör avdrag blir särskilt kraftig när man analyserar kostnaderna. År 2003 stod männen för 66 procent av kostnaden för reseavdragssystemet och kvinnorna för 34 procent.⁶ Detta rimmar illa med Riksdagens transportpolitiska delmål om ett jämställt transportsystem.

Figur 2 Mäns och kvinnors användning av reseavdrag, andelar



Detta mål innebär att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar tillmätas samma vikt.

I sin argumentation för att införa målet om ett jämställt transportsystem skrev regeringen:

”Det finns markanta skillnader mellan mäns och kvinnors förutsättningar och villkor. Även kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt. Resmönstren är ett resultat av kvinnors och mäns olika vardagsliv, normer och värderingar men också av hur den fysiska strukturen kommit att utformas. Männen gör fler resor, reser

⁴ S. 113, Regeringens proposition 2004/05:1 Budgetpropositionen för 2005, s. 104, Regeringens proposition 2005/06:1 Budgetpropositionen för 2006

⁵ Av de totalt 933 700 personer som gjorde reseavdrag 2003 var 559 100 män och 374 600 kvinnor. S. 6, Skatter och taxerade inkomster 2003, Statistiska meddelanden SCB 2005.

⁶ Av den totala kostnaden för reseavdraget på drygt 11,6 miljarder kr 2003 gjorde män reseavdrag för totalt 7 678 miljoner kronor och kvinnor för 3 927 miljoner kronor. S.6, Skatter och taxerade inkomster 2003, Statistiska meddelanden SCB 2005.

längre sträckor och använder mer tid till resor än kvinnor. Män kör mer bil än kvinnor och kvinnor reser oftare kollektivt än män. Kvinnors och mäns olika villkor och olika förhållande till förvärvsarbete och konsumtion skapar olika resbehov... Mot denna bakgrund bör ett transportpolitiskt delmål om jämställdhet utformas.”⁷

Dagens reseavdragssystem är med andra ord utformat för att passa manliga resvanor och värderingar och svarar illa mot kvinnors resebehov. Kvinnors värderingar har inte tillmätts samma vikt som männens. Dagens fordonsbaserade reseavdrag motverkar därför riksdagens mål om ett jämställt transportsystem. Ett avståndsberoende reseavdrag är mer anpassat till kvinnors värderingar och resmönster med, bl.a. högre andel kollektivt resande, än dagens system och skulle därmed göra transportsystemet mer jämställt.

I Vägverksrapporten ”Res jämt – Tankar kring ett jämställt transportsystem” görs samma analys om att reseavdraget är ett manligt avdragssystem. I rapporten skriver Karin Svensson Smith, miljöpartistisk riksdagsledamot i trafikutskottet, att

”Idag finns många regelsystem och subventioner som främjar mäns resmönster.

Samtidigt finns få - om några - system som gynnar kvinnors resmönster.

Reseavdraget är ett exempel på ett utpräglat manligt avdragssystem... Regelsystemet borde i ett första skede förändras så att förmånerna blir lika för kvinnor och män.

Mäns resvanor ska inte gynnas på det allmännas bekostnad.”⁸

När man analyserar den fördelningspolitiska profilen på reseavdraget finns ett annat tydligt mönster. Det genomsnittliga reseavdraget ökar med stigande lön. Det genomsnittliga avdraget för personer som tjänar över 351 000 kr/år är drygt 15 000 kr, medan snittavdraget för personer som tjänar upp till 201 000 kr/år ligger under 10 000 kr/år, ofta en bra bit där under. Till detta kommer att det är mycket få låginkomsttagare som gör reseavdrag, medan andelen höginkomsttagare är stor.⁹ Slutsatsen är därför att dagens reseavdrag är ett avdrag för högavlönade män. Ett avståndsberoende avdrag skulle öppna reseavdragssystemet för låginkomsttagare eftersom dessa i högre grad än höginkomsttagare reser kollektivt.

OMFATTANDE SKATTEFUSK MED RESEAVDRAG

Sammanfattning: Nästan hälften, 46 procent, av alla som gör reseavdrag fuskar. Detta kostar statskassan 1,4 miljarder kr varje år i uteblivna skatteintäkter. Dessutom riskerar det omfattande skattefusket att leda till att skattemoralen luckras upp och därmed förtroendet för finansieringen av välfärden.

Skatteverket gjorde under år 2003 en specialgranskning av fusket med reseavdrag. Ett slumpvis urval av 900 reseavdrag granskades särskilt. Undersökningen visade att 48 procent av de personer som gjorde reseavdrag gjorde felaktiga reseavdrag, 46 procent gjorde fel till sin fördel och bara två procent gjorde fel till sin nackdel. Om feLEN berodde på okunskap borde fel till fördel och nackdel förekomma ungefär i lika hög utsträckning.

Det vanligaste sättet att fuska är att avdrag för bil gjorts trots att tidsvinsten jämfört med att resa med kollektivtrafik inte uppgår till två timmar. Det är också vanligt att människor yrkar avdrag för fler dagar än han eller hon arbetat. Andra vanliga fel är avdraget avser resor till

⁷ S. 25f, prop. 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

⁸ S. 62, Vägverkets publikation 2005:110, september 2005

⁹ SCB, taxeringsår 2002

studieort och inte till arbete och att man gjort dubbelavdrag, för både bil och buss. Däremot är fusk som beror på att man angivit fel avstånd relativt få.

I snitt är avdrag som yrkats med för högt belopp ca 13 000 kr och avdrag som yrkats med för lågt belopp ca 3 000 kr. Det belopp som staten går miste om i skatt beräknas av Skatteverket till 1,4 miljarder kr.¹⁰

Vad kan man göra för 1,4 miljarder kr/år?

- Förstärka kollektivtrafiken i landet med 1400 bussar i drift, eller
- Köpa in 600 nya bussar, eller
- Sänka alla biljettpreiser inom kollektivtrafiken i landet med 16 procent¹¹. Det betyder att t.ex. priset på SL-kortet i Stockholms län skulle kunna sänkas med nästan 100 kr och på Västtrafiks 30-dagarskort för hela Västra Götalandsregionen med över 200 kr.
- Driva all kollektivtrafik i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland under ett helt år och ändå få 200 miljoner kr över.¹²

Det mycket omfattande fusket är inte någon engångsföreteelse. Det upprepas år efter år. Efter Skatteverkets specialgranskning har verket genomfört regionala granskningar. När Skatteverket kontrollerade 2 286 reseavdrag i 2004 års taxering i Östergötlands, Jönköpings och Gotlands län innehöll 55 procent fusk.

Den vanligaste orsaken var att redovisat antal mil inte kunde styrkas. Man kunde ha samåkt med någon annan, övernattat på arbetsorten eller rest med buss eller tåg men yrkat avdrag för bil. Andra typer av fusk är att den som deklarerat uppgett fel antal resdagar utan att räkna bort sjukdagar, semesterdagar och dagar med föräldraledighet, att man begärt avdrag för resor vid tjänsteresor som man redan fått ersättning för samt att man inte uppfyllde kraven för tidsvinst för resorna.¹³ Totalt underkände Skatteverket reseavdrag för 23,8 miljoner kr eller i genomsnitt ca 18 000 kr per person.¹⁴

Skatteverkets granskning av 500 misstänkta deklARATIONER från 2004 års taxering i Västernorrland och Jämtland visade att 450 stycken, eller 90 procent, innehöll felaktiga reseavdrag. Skatteverket gjorde även en slumpmässig granskning. I den visade det sig att hälften ha gjort felaktiga reseavdrag.¹⁵

Samma bild återkommer i Blekinge. I Skattekontoret i Karlskronas granskning av ca 150 deklARATIONER för år 2003 med reseavdrag innehöll hälften fusk. Skattekontoret hade valt ut deklARATIONER med avdrag som verkade vidlyftiga och de som man misstänkte inte uppfyllde reglerna för tidsvinst. I snitt hade de som fuskat gjort avdrag för runt 20 000 kr.¹⁶

¹⁰ S. 235f, Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket

¹¹ År 2003 var biljettintäkterna från den upphandlade linjelagda kollektivtrafiken 8 677 milj. kr, s. 23, Lokal och regional kollektivtrafik 2003, SIK A statistik 2004: 8

¹² Norrbotten 384 milj. kr/år, Västerbotten 304 milj. kr/år, Jämtland 217 milj. kr/år, 324 milj. kr/år, s. 23, Lokal och regional kollektivtrafik 2003, SIK A statistik 2004: 8

¹³ Resor till och från arbetet hårdgranskas, Skatteverkets pressmeddelande 2005-04-01

¹⁴ Vanligt att fuska med reseavdrag, Norrköpings tidningar, 2005-04-06

¹⁵ Nio av tio fuskar med deklARATIONEN, Örnköldsviks Allehanda, 2005-04-15

¹⁶ Omfattande avdragsfusk med arbetsresor i Blekinge, Expressen.se, 2004-09-29

Trots att Skatteverket efter de särskilda granskningarna är medvetet om det mycket omfattande fusket har verket bara resurser att granska en liten del av reseavdragen. Under 2004 var det mindre än fem procent av det totala antalet reseavdrag som granskades.¹⁷

I Skattestatistisk årsbok understryker Skatteverket att de inte har resurser att upptäcka allt fusk genom kontroller. Verket ser en risk för att skattemoralen ska luckras upp när de saknar effektiva verktyg för att avslöja skattefusk och att systemet ska upplevas som orättvist. Skatteverket pekar på att alternativet till utökad kontroll är regelförändringar. Ett avståndsbaserat reseavdrag för dem med långt till jobbet, utan regler om färdstätt och tidsvinst, skulle förenkla systemet och därmed minska skattefusket.¹⁸

RESEAVDRAG FÖRSÄMRAR MILJÖN¹⁹

Sammanfattning: Genom att reseavdraget fungerar som ett incitament för människor att välja bilen istället för kollektivtrafiken ökar avdraget utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen.

Om bilresorna ersätts med resor med kollektivtrafik minskas utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen. Om resorna med personbil ersätts med bussresor minskas utsläppen av koldioxid, kolmonoxid, kolväten och cancerogena ämnen, i många fall mycket kraftigt. Med dagens avgaskrav riskerar utsläpp av kväveoxider att öka på kort sikt, men redan 2008 kommer busstrafikens kväveoxidutsläpp minskas till samma nivå eller lägre än biltrafikens. Även de totala utsläppen av partiklar torde minska eftersom nästan hälften av de dieseldrivna bussarna är försedda med partikelfilter som minskar utsläppen av partiklar långt under biltrafikens.

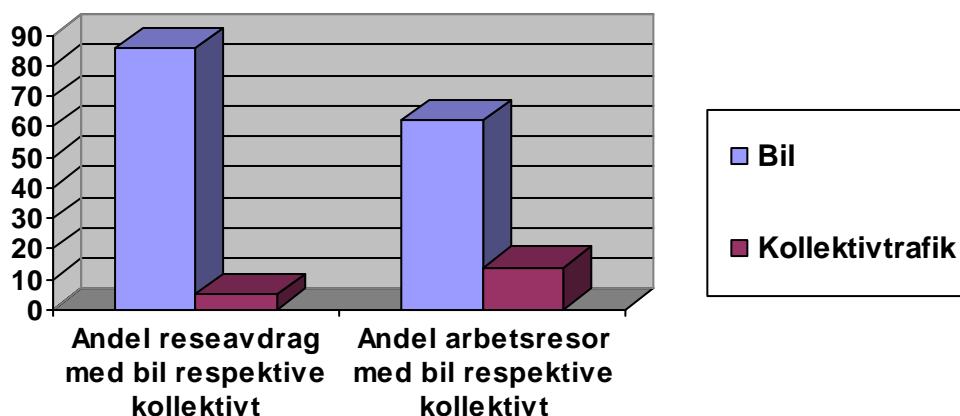
Dagens reseavdragssystem stimulerar människor att välja bilen istället för att resa kollektivt. Detta återspeglas i Skatteverkets statistik. Drygt 85 procent av alla reseavdrag görs av ensamåkande bilister och bara ca 5 procent av kollektivtrafikresenärer. Samåkande i bil förekommer i en halv procent och i 7 procent av fallen framgick det inte vilket transportsätt avdraget avsåg. Detta ska man jämföra med att ungefär 62 procent av arbetsresorna görs med bil mot ca 14 procent med buss eller tåg och 21 procent med cykel eller till fots.

¹⁷ Vanligt att fuska med reseavdrag, Norrköpings tidningar, 2005-04-06

¹⁸ S. 236, Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket

¹⁹ Jämförelsen mellan olika fordons utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen är hämtat från s. 7-9, Bättre kollektivtrafik, Sv. Naturskyddsföreningen 2005. Jämförelsen är något kortad.

Figur 3 Jämförelse mellan andel reseavdrag med bil resp. kollektivtrafik och andel arbetsresor med bil resp. kollektivtrafik



Det är inte heller så att bilister har längre till jobbet än kollektivtrafikens resenärer. Den genomsnittliga färdlängden till arbetet är till och med längre för dem som reser kollektivt än de som väljer bilen, 20 km mot 17 km. En annan förklaring skulle kunna vara att det saknas möjligheter att resa kollektivt på orter där många gör avdrag, men så är det inte. Skatteverkets statistik visar tydligt att reseavdraget framförallt görs i storstadsregioner med väl utbyggd kollektivtrafik som Västra Götaland, Skåne och Stockholmsregionen.²⁰

Genom att reseavdraget fungerar som ett incitament för människor att välja bilen istället för kollektivtrafiken ökar det utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen. Det är inte okomplicerat att jämföra utsläppen från olika trafikslag. På fordonsnivå är utsläppen självfallet större från en buss än från en bil. Utsläppen per personkilometer, dvs. per utträttat transportarbete, påverkas kraftigt av antaganden om beläggingsgrad.

Utsläppen från eldrivna transporter på spår är jämförelsevis mycket små. Om tågen körs på miljömärkt el blir samtliga utsläpp till luft näst intill försumbara. Utsläpp av koldioxid ligger på i storleksordningen 0,5-1 gram per person vid en resa på 100 kilometer. Motsvarande resa med buss ger upphov till utsläpp av koldioxid på ca 5 kg (beläggingsgrad 50 %) och med bil ca 10 kg per person (två personer i bilen).²¹

En buss med 50 sittplatser förbrukar ungefär 4,5 liter dieselolja per mil vid blandad körning, vilket ger upphov till utsläpp av ca 12 kg koldioxid.²² En genomsnittlig ny svensk personbil släpper ut ca 2 kg koldioxid per mil vid blandad körning. Om det sitter en person i bilen behöver det alltså sitta sex personer i bussen för att utsläppen per personkilometer ska bli lika stora. Med de siffror för medelbeläggning som brukar användas är utsläppen av koldioxid per personkilometer ungefär dubbelt så stora från bil som från buss.

Enligt beräkningar från Svenska Lokaltrafikföreningen skulle de svenska utsläppen av koldioxid kunna minska med ca 235 000 ton per år om bussarnas medelbeläggning ökade från en antagen nivå på 13 resenärer upp till 17, förutsatt att de nytillkommande resenärerna tidigare åkte bil.²³ De totala utsläppen av koldioxid från vägtransporterna uppgår idag till drygt 20 miljoner ton.

Även andra utsläpp minskar om bilresorna blir färre till förmån för ökad beläggingsgrad i bussarna. Vid en jämförelse av de avgasutsläpp som kan värderas samhällsekonomiskt är den

²⁰ S. 235, 64, Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket

²¹ SJ: s miljökalkyl: www.sj.se. Baseras på att tågen drivs med förnybar el. NTM: www.ntm.a.se

²² Emissionsjämförelse mellan buss och bil. Effekter på hälsa, miljö och energianvändning, Vägverkets publikation 2001:51

²³ Svenska Lokaltrafikföreningens miljöprogram 2004

sammanlagda miljöpåverkan per bussresenär enligt SLTF: s beräkningar ca 65 procent av bilresenärens på landsbygd och ca 40 procent i stadstrafik.²⁴

Generellt har bussen per personkilometer klart lägre utsläpp när det gäller kolmonoxid och kolväten, medan personbilen i dag har lägre utsläpp av kväveoxider. Däremot kan man redan nu köpa nya bussar och eftermontera avgasreningsutrustning på äldre bussar som gör att bussarna klarar de strängare miljökrav när det gäller bl.a. kväveoxider som EU kommer att ställa fr.o.m. år 2008. Den nya tekniken gör att busstrafikens kväveoxidutsläpp redan 2008 kommer minska till samma nivå eller lägre än biltrafikens. När det gäller partiklar är bilens utsläpp per personkilometer något lägre än bussens, men om bussen har partikelfilter är den flera gånger bättre än bilen.²⁵ En utvärdering av utsläppens påverkan på cancerrisken visar på mycket stora fördelar för bussen.²⁶

Ökat utbud av kollektivtrafik med ökad beläggingsgrad kan således vara en kraftfull väg till minskad miljöbelastning, förutsatt att bilresandet samtidigt minskar. Ett intressant faktum är att medelbeläggningen för personbilar är lägst under rusningstrafik, medan den är högst för bussar under dessa förhållanden.

En svårämbar men viktig effekt av ett bra kollektivtrafikutbud, som ligger utanför beräkningarna ovan, är att det möjliggör för många att klara sig utan egen bil, vilket gör att det totala bilresandet minskar. Det är välkänt att hushåll utan bil väljer mindre miljöbelastande resalternativ i betydligt större grad än bilhushållen – de senare tenderar att ta bilen vid de flesta typer av resor.

Det är i sammanhanget viktigt att notera att såväl personbilarnas som kollektivtrafikens miljöprestanda kommer att förbättras framöver, tack vare allt strängare avgaskrav. Den mest drastiska förändringen den närmaste tiden är att utsläppen av kväveoxider och partiklar från nya tunga fordon kommer att minska påtagligt. En viktig skillnad till kollektivtrafikens fördel som kommer att kvarstå gäller klimatpåverkande gaser, eftersom dessa inte påverkas av reningsteknik.

En annan positiv miljöeffekt är att kollektivtrafiken kräver väsentligt mindre markytor än biltrafiken, och ger därför mindre trängsel och ökad framkomlighet i våra tätorter. Ett räkneexempel: En buss har 50 resenärer och är ca 15 meter lång. Om alla 50 resenärer istället satt i varsin bil skulle det ge upphov till en bilkö som var 250 meter lång. En bussresenär använder i runda tal en tiondel så stor yta som en bilist, vid genomsnittlig beläggning i fordonet. Om ytan för parkering inkluderas blir effekten ännu större. En övergång från bil till buss skulle därför innebära ett kraftigt minskat behov av dyr och ytkrävande ny infrastruktur.

Miljökonsekvenserna om staten ersätter dagens reseavdrag med ett avståndsberoende avdrag beror delvis på om den minskade biltrafiken ersätts med tåg eller buss. Om bilresorna ersätts med tågresor minskar utsläppen av samtliga miljö- och hälsofarliga ämnen. Om resorna med personbil istället ersätts med bussresor skulle utsläppen av koldioxid, kolmonoxid, kolväten och cancerogena ämnen minskas, i många fall mycket kraftigt. Med dagens avgaskrav riskerar utsläppen av kväveoxider att öka på kort sikt men redan 2008 kommer busstrafikens kväveoxidutsläpp minska till samma nivå eller lägre än biltrafiken. När det gäller partiklar torde de totala utsläppen minska, trots att bilens utsläpp per personkilometer i snitt är något lägre än bussens. Skälet är att nästan hälften av de dieseldrivna bussarna är försedda med partikelfilter som minskar utsläppen av partiklar långt under biltrafikens.

²⁴ Svenska Lokaltrafikföreningens miljöprogram 2004

²⁵ Av de närmare 5500 dieseldrivna bussar som finns i SLTF: s databas är 43 procent utrustade med partikelfilter. Källa: www.frida.port.se, 10 november 2005

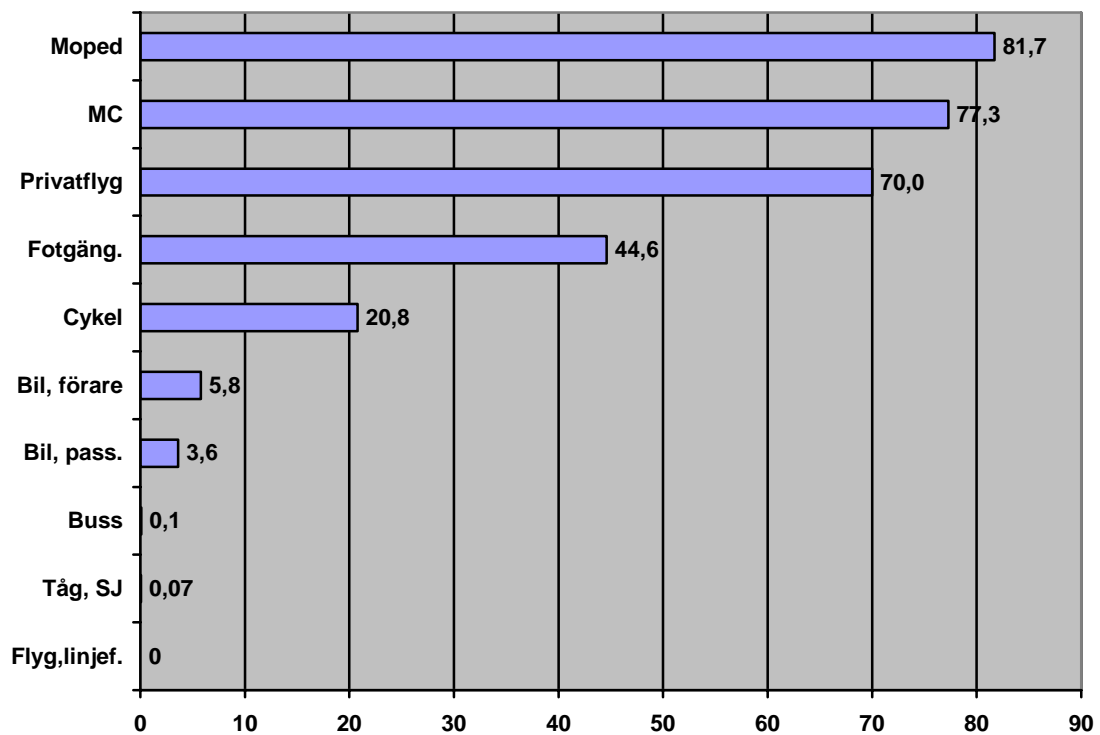
²⁶ Emissionsjämförelse mellan buss och bil. Effekter på hälsa, miljö och energianvändning, Vägverkets publikation 2001:51

Sammanfattning: Eftersom dagens reseavdrag stimulerar människor att ta bilen istället för att resa kollektivt leder avdraget till sämre trafiksäkerhet och motverkar nollvisionen. Med ett avståndsberoende reseavdrag stärks istället incitamenten för att välja kollektivtrafiken istället bilen. Detta förbättrar trafiksäkerheten och är ett viktigt steg på vägen mot förverkligandet av nollvisionen.

Riksdag och regering har beslutat att nollvisionen skall vara det långsiktiga målet för trafiksäkerheten. Denna vision innebär att ingen på sikt ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet.

Såväl buss som tåg är betydligt mer trafiksäkra transportmedel än bil. Däremot är det farligare att cykla än att ta bilen. Den statliga Kollektivtrafikkommittén visar i sin jämförelse av antalet döda per miljard personkilometer i olika transportmedel att 58 gånger fler dödas när de kör bil än när de åker buss och nästan 83 gånger fler dödas som bilförare än som tågresenärer.²⁷

Figur 4 Antal dödade per miljard personkilometer i olika färdmedel



Om även trafiksäkerhetsriskerna vid förflyttningen till och från busshållplatsen räknas in minskar skillnaden i olycksrisk mellan bil och buss. Men det är ändå betydligt säkrare att åka kollektivt än bil. Risken att skadas är åtta gånger större för bilister och 144 gånger större för mc-förare och mopedister.

²⁷ S.44, Kollektivtrafiken med människan i centrum, (SOU 2001:106)

Dagens reseavdrag fungerar som ett incitament för att välja bilen framför andra transportmedel som buss, tåg och cykel vid arbetspendling. Detta återspeglas bland annat i statistiken över hur stor andel av resenärerna inom de olika transportmedlen som gör reseavdrag.

Dagens utformning av reseavdraget försämrar därför trafiksäkerheten och motverkar nollvisionen. Med ett avståndsberoende reseavdrag stärks incitamenten för att välja buss och tåg istället för att arbetspendla med bil. Detta förbättrar trafiksäkerheten och är ett viktigt steg på vägen mot förverkligandet av nollvisionen.

AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG

Sammanfattning: I majoritetsförhandlingarna efter valet 2002 kom socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet överens om att utreda "ett nytt avdragssystem för resande mellan bostäder och arbetsplats som bättre stimulerar till nyttjande av kollektivtrafik och samtidigt beaktar de problem som finns i glesbygden". Regeringskansliets utredning är nu färdig, men regeringen hemlighåller utredningen.

Om man får göra reseavdrag med dagens regler beror dels på vilket avstånd arbetet ligger från hemmet och dels vilket fordon man väljer för sina resor till jobbet. Alternativet till detta system är ett avståndsberoende reseavdrag. Oavsett om man reser med bil, buss, tåg eller motorcykel skulle man med detta system få göra lika stora avdrag per kilometer för sin resa.

När man jämför de två alternativen ser man att ett avståndsberoende reseavdrag skulle få en rad positiva effekter. Samtidigt som långpendlarna i Norrland och andra delar av landet får fortsätta att göra reseavdrag beskärs möjligheterna att fuska kraftigt. Skatteverkets kontroller blir enklare, effektivare och billigare. Buss- och tågresenärer diskrimineras inte längre jämfört med bilister. Fler kvinnor och låginkomsttagare får möjlighet att göra reseavdrag. Trafiksäkerheten stärks. Miljön blir bättre med minskade utsläpp av bland annat koldioxid, kolmonoxid, kolväten och cancerogena ämnen.

På uppdrag av Kollektivtrafikkommittén räknade Riksskatteverket på ett antal alternativa utformningar av ett kilometeravdrag. Riksskatteverkets beräkningar byggde på att en reformering av reseavdraget inte skulle få kosta statskassan ytterligare pengar. Med denna utgångspunkt måste milavdraget sänkas enligt verkets beräkningar jämfört med idag om minimiavståndet till arbetet sätts till en eller två mil. Riksskatteverket gjorde inga beräkningar av hur förändringar av den nedre kostnadsgränsen på 7 000 kr skulle påverka utformningen av reseavdraget.²⁸ Sedan Skatteverket gjorde sina beräkningar har bilersättningen höjts två gånger och statskassans kostnader för reseavdragen har till följd av detta ökat med omkring en halv miljard kr.

Det finns två svagheter med Riksskatteverkets beräkningar. Den främsta svagheten är att verket när beräkningarna gjordes inte kände till det mycket omfattande skattefusket och därför anpassade sina beräkningar efter detta. Den andra svagheten är att beräkningarna är statiska och inte tar hänsyn till överflyttningseffekterna mellan de olika transportmedlen till följd av regelförändringarna. Dessutom gjorde inte Riksskatteverket någon analys av hur riksdagens och regeringens miljöpolitiska och transportpolitiska mål skulle påverkas av olika utformningar av avdraget. Kollektivtrafikkommitténs analys sträckte sig inte längre än till att ett kilometeravdrag skulle stimulera det kollektiva resandet.

I majoritetsförhandlingarna efter valet 2002 kom socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet överens om att utreda just det som Kollektivtrafikkommittén föreslog: "ett nytt avdragssystem för resande mellan bostäder och arbetsplats som bättre stimulerar till nyttjande av

²⁸ S.5, PM. Förenklingar av reseavdraget och avdraget för övriga utgifter, RSV 2003-03-03

kollektivtrafik och samtidigt beaktar de problem som finns i glesbygden”.²⁹ Regeringskansliets utredning är nu färdig, men tyvärr har regeringen hemligstämplat utredningen.

AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG I ANDRA EUROPEISKA LÄNDER

Sammanfattning: Avståndsberoende reseavdrag finns redan i en rad europeiska länder som Danmark, Belgien, Tyskland, Nederländerna och Norge.

Avståndsberoende reseavdrag finns redan i flera europeiska länder. Tyskland har ett system med avståndsschablonbelopp som ger samma avdragsmöjligheter för samtliga transportmedel (cykel, bil, motorcykel och kollektivtrafik). I Nederländerna är avdraget för resor med såväl bil som kollektivtrafik avståndsberoende. Men för avdrag för bilresor finns ett tak, vilket det inte gör för avdrag för kollektivtrafikresor. Även Belgien och Danmark har infört avståndsberoende reseavdrag.³⁰

Ytterligare ett land som har reseavdrag som enbart baseras på avstånd mellan hem och arbetsplats – oberoende av färdmedel – är Norge. I Norge, som geografiskt liknar Sverige med både tätbefolkade områden och glesbygd, gäller att avdrag får göras oberoende av färdmedel om avståndet mellan hem och arbetsplats är minst 14 km kortaste vägen (enkel resa). Vid t.ex. samåkning får alla i bilen göra varsitt avdrag. Avdrag får göras med 1:40 NOK/km. Vid resor över 35 000 km per år (motsvarande daglig pendling på ca 8 mil enkel resa) får avdrag bara göras med 0:70 NOK/km för överskjutande sträcka, om man inte kan visa att de verkliga kostnaderna varit högre. Det lägre beloppet är motiverat för att begränsa orimligt stora subventioner till mycket långa resor. Avdraget ska reduceras med ett bottenavdrag (9 200 NOK inkomståret 2002)³¹.

STARKT STÖD FÖR AVSTÅNDSBEROENDE RESEAVDRAG

Slutsatser: Det finns ett starkt stöd för att införa ett avståndsberoende reseavdrag hos flera statliga utredningar, myndigheter och organisationer.

Det finns starkt stöd för att införa ett avståndsbaserat reseavdrag. I syfte att stimulera det kollektiva resandet vid arbetspendling föreslog den statliga ”Kollektivtrafikkommittén” att ett kilometeravdrag för arbetsresor bör utredas.³²

Som en del av arbetet för att ställa om transportsektorn och hela samhället mot hållbar konsumtion föreslog ”Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion – för hushållen” att reseavdraget bör utformas så att avdrag ska göras utifrån en enhetlig schablon som baseras på avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen.³³ Flera myndigheter, organisationer och företag

²⁹ Hundratjugoen punkter för ett tryggare, rättvisare och grönare Sverige, 4 oktober 2002

³⁰ S.40, Ekonomiska styrmedel inom transportområdet, Naturvårdsverkets rapport 5176, December 2001.

³¹ S.3, Förbättra reseavdragen PM 29 november 2005, Per Elvingson på uppdrag av Sv. Naturskyddsföreningen

³² S. 312f, Kollektivtrafik med människan i centrum SOU 2003:67.

³³ S.121f, Bilen, biffen, bostaden. Hållbara Laster – smartare konsumtion SOU 2005:51

stödjer utredningens förslag: Vägverket stödjer av miljöskäl förslaget till fullo. Nutek anser att det är ett mycket bra förslag, men att kompensationer till boende i glesbygd bör övervägas.

Resenärsforum och länstrafikbolagens samarbetsorganisation, SLTF, stödjer förslaget för att det nuvarande systemet missgynnar kollektivtrafikresenärerna. Coop välkomnar förslaget. Göteborgs kommun förespråkar förändrade reseavdrag för att kunna lösa stadens trafikproblem och klara lagstadgade luftkvalitetsnormer.³⁴ Skatteverket är positivt eftersom det skulle göra det möjligt att kontrollera bort en stor del av fusket.³⁵ Svenska Naturskyddsföreningen stödjer förslaget för att minska biltrafikens miljöbelastning och för att realisera kollektivtrafikens miljöfördelar³⁶.

Rikstrafiken ställer sig dock tveksamma. De anser att det ur ren hållbarhetssynpunkt snarare vore motiverat att successivt ta bort reseavdragen. De mindre kommunernas samarbetsorganisation SmåKom bejaktar i princip en förändring av reglerna, men det får inte ske på ett sådant sätt att landsbygdsbefolkningen straffas för sitt val av boende. Länsstyrelsen i Västra Götaland tillstyrker i princip förslaget, men vill se en utredning av huruvida en sådan förändring kan stimulera till längre arbetsresor samt vilka effekter det kan få för boende i glesbygd.

Endast Motormännens Riksförbund och Glesbygdsverket är negativa. Glesbygdsverket anser att förslaget kan komma att slå hårt mot boende i gles- och landsbygd där det inte finns fungerande resemöjligheter med kollektivtrafik och att de som inte har möjlighet att använda kollektiva färdmedel skulle drabbas ekonomiskt hårt av minskade avdragsmöjligheter. Motormännens Riksförbund är negativa eftersom de anser att förslaget skulle innebära minskad rörlighet på arbetsmarknaden.³⁷

³⁴ S.70f, Biffen, bilen bostaden – Fullständig remissammanställning, Jordbruksdepartementet 2006-02-13

³⁵ S. 236, Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket

³⁶ s. 29 Bättre kollektivtrafik, Sv. Naturskyddsföreningen 2005

³⁷ S.70f, Biffen, bilen bostaden – Fullständig remissammanställning, Jordbruksdepartementet 2006-02-13

KÄLLFÖRTECKNING

LITTERATUR

- Bilen, biffen, bostaden. Hållbara Laster – smartare konsumtion, (SOU 2005:51)
- Biffen, bilen, bostaden – Fullständig remissammanställning, Jordbruksdepartementet 2006-02-13
- Bättre kollektivtrafik, Sv. Naturskyddsföreningen 2005
- Ekonomiska styrmedel inom transportområdet, Naturvårdsverkets rapport 5176, December 2001
- Emissionsjämförelse mellan buss och bil. Effekter på hälsa, miljö och energianvändning, Vägverkets publikation 2001:51
- Förbättra reseavdragen, Sv. Naturskyddsföreningen, PM 29 november 2005, Per Elvingson på uppdrag av Sv. Naturskyddsföreningen
- Hundratjugoen punkter för ett tryggare, rättvisare och grönare Sverige, 4 oktober 2002. Överenskommelse mellan socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet
- Kollektivtrafik med människan i Centrum (SOU 2001:106)
- Kollektivtrafik med människan i Centrum (SOU 2003:67)
- Lokal och regional kollektivtrafik 2003, SIKAs statistik 2004:8
- Nio av tio fuskar med deklARATIONEN, Örnsköldsviks Allehanda, 2005-04-15
- Omfattande avdragsfusk med arbetsresor i Blekinge, Expressen.se, 2004-09-29
- PM. Förenklningar av reseavdraget och avdraget för övriga utgifter, RSV 2003-03-03
- Regeringens proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Regeringens proposition 2004/05:1 Budgetpropositionen för 2005
- Regeringens proposition 2005/06:1 Budgetpropositionen för 2006
- Res jämt – Tankar kring ett jämställt transportsystem, Vägverkets publikation 2005:110
- Resor till och från arbetet hårdgranskas, Skatteverkets pressmeddelande 2005-04-01
- Skatter och taxerade inkomster 2003, Statistiska meddelanden SCB 2005
- Skattestatistisk årsbok 2005, Skatteverket
- Skatteverkets meddelande RSV 2003:2
- Skatteverkets allmänna råd RSV 2003:4 Inkomsttaxering
- Svenska lokaltrafikföreningens miljöprogram 2004
- Vanligt att fuska med reseavdrag, Norrköpings tidningar, 2005-04-06

WEBBSIDOR

www.frida.port.se

www.scb.se

www.sj.se

