

**Avdrag för resor till och från arbetet
En uppföljning av skattefelskontrollen**

Förord

I Skatteverkets regleringsbrev för 2019 finns ett mål- och återrapporteringskrav gällande skattefelet:

Skillnaden mellan de fastställda och de teoretiskt riktiga beloppen för skatter och avgifter (skattefelet) ska vara så liten som möjligt. Skatteverket ska bedöma skattefelets storlek och i vilken grad skattefelet har förändrats.

Skatteverket har sedan 2015 genomfört slumpmässiga kontroller av privatpersoner i syfte att förbättra underlaget för bedömningen av skattefelet. Ett antal olika områden, varav avdrag för resor till och från arbetet (reseavdrag) är ett, har ingått i kontrollerna. Denna promemoria följer upp kontrollerna och syftar till att uppdatera kunskaperna om olika aspekter dels av skattefelet rörande reseavdraget, exempelvis olika felkällor, dels rörande reseavdragets användande, exempelvis färdmedelsval.

Promemorian har tagits fram vid Skatteverkets Analysstab av Lars Lindvall.

Solna i maj 2019

Eva Samakovlis

Chef för Analysstaben

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
2	Kort om reseavdraget.....	4
3	Generellt om skattefelet.....	6
4	Skattefelskontrollen	7
5	Skattefelet för reseavdraget.....	8
6	Färd sätt bland de som yrkar reseavdrag	9
7	Mer om ändringsfrekvens.....	11
8	Orsaker till att reseavdraget ändras	13
9	Sammanfattning och avslutande kommentarer	15

1 Inledning

Avdraget för resor till och från arbetet (reseavdrag) är det avdrag som görs av flest privatpersoner. Reglerna för reseavdraget framstår som komplicerade, kräver mycket information och i vissa fall innehåller de moment där skattebetalaren måste göra bedömningar. Detta tillsammans med andra aspekter som till exempel att Skatteverket saknar möjlighet att hjälpa skattebetalaren på förhand genom tredjepartsinformation, gör att en stor andel av de som yrkar reseavdrag gör mer eller mindre fel. Detta leder till att reseavdraget ger upphov till ett relativt stort så kallat skattefel. Denna promemoria tittar närmare på detta skattefel samt några därtill hörande aspekter.

Med reseavdrag avses i denna promemoria de reseavdrag som görs mot inkomst av tjänst. Enskilda näringsidkare och handelsbolagsdelägare kan även göra reseavdrag mot inkomst av näringsverksamhet. De senare behandlas inte här.

Promemorian baseras på slumpmässiga kontroller av skattebetalare som yrkat reseavdrag. Dessa kontroller har gjorts inom ramen för skattefelskontrollen, ett program som startades 2015 i syfte att förbättra underlaget för att bedöma skattefelet. De kontroller som används avser inkomststämman 2014 till 2016.

Promemorian börjar med en kort genomgång av reglerna kring reseavdraget i avsnitt 2 och fortsätter sedan med en generell diskussion av skattefelet i avsnitt 3. Därefter tas i avsnitt 4 skattefelskontrollen upp i korthet och därpå i avsnitt 5 följer en bedömning av skattefelet baserat på kontrollerna. Sammantaget bedöms skattefelet för reseavdraget uppgå till 1,8 miljarder kronor per år eller en tredjedel av reseavdragets skattemässiga värde. Idag är det okänt vilket färdmedel de avdragsyrkande använder. I avsnitt 6 konstateras baserat på kontrollerna att en majoritet av de yrkande gör avdrag för bil. Då en utgångspunkt för reseavdraget är att allmänna kommunikationsmedel ska användas och att avdrag för bil endast medges under vissa förutsättningar undersöks också i detta avsnitt vilka förutsättningar som uppfylls av de som medges avdrag för bil i skattefelskontrollen. Avsnittet därpå, avsnitt 7, tittar närmare på ändringsfrekvensen (andelen vars reseavdrag ändras) i skattefelskontrollen. Det går utifrån materialet inte att påvisa någon skillnad i ändringsfrekvens mellan olika avdrags- och inkomststorlekar och inte heller mellan olika kommungrupper. I avsnitt 8 presenteras orsakerna till att skattebetalare får sina avdrag ändrade i kontrollerna. De vanligaste felen och de som bidrar mest till det uppskattade skattefelet är att avdrag yrkas för bil fastän förutsättningarna för detta inte är uppfyllda, att yrkat avdrag inte kan styrkas samt att skattebetalaren inte svarar på Skatteverkets förfrågan. Avslutningsvis sammanfattas och kommenteras resultaten i avsnitt 9.

2 Kort om reseavdraget

Bestämmelser om reseavdraget finns i 12 kap. 26–30 §§ Inkomstskattelagen (IL). Skäliga utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) ska dras av, om arbetsplatsen ligger på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att han behöver använda något transportmedel (12 kap. 26 § IL). Av Skatteverkets allmänna råd framgår det att avdrag bara bör medges om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst två kilometer (SKV A 2015:25). Vidare framgår det också att skäliga utgifter för arbetsresor bör

i regel vara den lägsta kostnaden under beskattningsåret med tillgängliga allmänna transportmedel. Utgångspunkten för reseavdraget är således att allmänna transportmedel bör användas.

Reseavdrag för färd med egen bil medges om något av följande är uppfyllt:

- avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och den skattskyldige gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar (12 kap. 27 § första stycket II), eller
- allmänna transportmedel saknas (12 kap. 28 § II)¹, eller
- ålder, sjukdom eller funktionshinder tvingar den skattskyldige att använda egen bil (12 kap. 30 § II), eller
- bilen används i tjänsten i viss omfattning (12 kap. 27 § andra stycket II)².

Kostnader för arbetsresor är endast avdragsgilla till den del som under beskattningsåret sammanlagt överstiger ett gränobelopp (12 kap. 2 § tredje stycket II). För åren som behandlas här var detta belopp 10 000 kronor. När det gäller avdrag för egen bil är avdragsbeloppet 1 krona och 85 öre för varje kilometer (12 kap. 27 § tredje stycket II). Förutom om arbetsresorna sker med förmånsbil. Då är avdragsbeloppet 65 öre för varje kilometer om bilen är dieseldriven och 95 öre för övriga bilar (12 kap. 29 § II). För de som använder egen bil på grund av ålder, sjukdom eller funktionshinder kan avdraget beräknas som den del av de faktiska bilkostnaderna under året som avser resor mellan bostaden och arbetsplatsen om det är förmånligare för den skattskyldige (SKV A 2015:25). Avdraget bör dock medges med högst 37 kronor per mil. Vidare gäller det att utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt trängselskatt ska dras av med den faktiska kostnaden (12 kap. 27 § fjärde stycket II).

¹ Av Skatteverkets allmänna råd framgår det att det räcker med att det saknas allmänna transportmedel på en sträcka om minst två kilometer för att avdrag för egen bil bör medges (SKV A 2015:25).

² Bilen ska användas i tjänsten minst 160 dagar om året och som minst i 300 mil. Om bilen används i tjänsten minst 60 dagar under året medges avdrag för de dagar som bilen använts i tjänsten.

3 Generellt om skattefelet

Skattefelet definieras som: *Skillnaden mellan den skatt som skulle ha blivit fastställd om alla redovisade sina verksamheter och transaktioner korrekt och den skatt som fastställs efter Skatteverkets kontroller.* Det första ledet i denna definition brukar ofta kallas den teoretiska skatten. Medan den fastställda skatten är känd är den teoretiska skatten okänd. För att bedöma skattefelets storlek måste den teoretiska skatten uppskattas.

Det finns olika sätt att närma sig detta problem. Oavsett hur det görs är övningen omgärdad av stor osäkerhet. Osäkerheten, som ofta inte är kvantifierbar, beror företrädevis på avsaknad av data och annan information som behövs för att uppskatta den teoretiska skatten.

Skattefelet kan delas in i tre delar:

1. *Kontrollerbart med tillgängliga metoder.* Det skattefel som skulle elimineras om samtliga skattebetalare kontrollerades med de metoder som används.
2. *Observerbart med andra metoder.* Det skattefel som inte hittas av de kontrollmetoder som används, men som skulle hittas om andra metoder valdes eller fanns tillgängliga. Det kan till exempel handla om Skatteverkets befogenheter och vilken information som finns tillgänglig.
3. *Dolt skattefel.* Det skattefel som svårigen kan hittas vid kontroller. Det handlar främst om verksamheter och transaktioner som inte lämnar några eller otydliga spår efter sig.

Tillsammans med de fastställda skatterna utgör dessa den teoretiska skatten. Generellt sett är förutsättningarna, vad gäller datatillgång och information, bäst för den del av skattefelet som är kontrollerbart med tillgängliga metoder. Detta då denna del kan baseras på de kontroller som utförs av Skatteverket, medan det är svårt att veta hur mycket fel som skulle hittas med andra kontrollmetoder eftersom dessa inte har genomförts eller för den del hur mycket aktivitet som inte rapporteras. Det kontrollerbara skattefelet är heterogent, vissa delar kan Skatteverket kontrollera fram med enkla medel medan andra delar kräver långtgående åtgärder för att vara möjliga att granska. Lite förenklat kan detta kopplas till bevisbördan. Skatteverket har i regel bevisbördan för redovisade intäkter medan deklareranden har bevisbördan i fall där kostnader redovisats, som avdragsyrkanden. Således har Skatteverket som regel lättare att utreda kostnader än intäkter.

När det gäller reseavdraget är det den som yrkar avdraget som ska göra sannolikt att hen har rätt att göra avdraget. Det innebär att skattebetalaren ska kunna göra sannolikt att hen faktiskt har gjort det antal resor avdrag yrkas för. För kollektivtrafik kan till exempel kvitton och biljetter visa att resorna har gjorts. När det gäller resor med egen bil (eller annat motorfordon) ska skattebetalaren bland annat kunna visa att hen har haft en bil som använts så många mil som avdrag yrkas för. Exempel på underlag kan till exempel vara besiktnings- eller serviceprotokoll från olika tidpunkter där mätarställningen framgår. Underlag för att visa drivmedelskostnader för den totala körsträckan under året kan vara fakturor eller årsbesked för bensinkort eller kontantkvitton.

I sammanhanget bör det noteras att skattefelet inte motsvarar förekomsten av ”skattefusk”. Det finns flera anledningar till att ett skattefel kan uppstå. Krångliga skatteregler, okunskap om vilka regler som gäller eller missuppfattningar om hur reglerna ska tillämpas kan leda till att det av misstag blir fel i redovisningen. Fel kan givetvis också uppstå avsiktligt i syfte att minska skatten. Om fel uppstår oavsiktligt eller avsiktligt kan vara svårt att avgöra.

Skattefelet motsvarar inte heller skatteintäkter som saknas eller som skulle kunna samlas in med utökade kontroller eller förändrad lagstiftning. En utökad kontrollverksamhet skulle i den mån fler fel upptäcks minska skattefelet, men skulle innebära en ökad kostnad för kontrollerna som kanske inte motsvaras av de extra skatteintäkterna. Vidare är det möjligt att det skulle medföra kostnader i termer av minskat förtroende för skattesystemet och Skatteverket vilket skulle kunna påverka skatteintäkterna negativt. Förändrad lagstiftning kan påverka beteenden samt ekonomisk aktivitet och därmed skattebaser.

4 Skattefelskontrollen

För att förbättra underlaget för bedömningen av skattefelet inledde 2015 Skatteverket slumpmässiga kontroller av bland annat privatpersoner. Detta program går under namnet Skattefelskontrollen. Ett antal olika områden, varav reseavdraget är ett, har ingått i dessa slumpmässiga kontroller.³ När det gäller reseavdraget är det avdraget under inkomst av tjänst som ingått. Näringsidkare och handelsbolagsdelägare kan också göra reseavdrag under inkomst av näringsverksamhet.

Målsättningen när skattefelskontrollen startade var att efter tre år ha ett tillräckligt stort underlag för att bedöma skattefelet för privatpersoner. Skattefelskontrollen har genomförts med begränsade resurser. För att med dessa resurser åstadkomma ett tillfredställande antal utredningar för att bedöma skattefelet har vissa begränsningar av vad som kontrolleras gjorts. Till exempel har inte de minsta avdragen och inte heller vissa grupper ingått i kontrollen. Samtliga utredningar har genomförts genom skrivbordskontroll utan annat tillfört kontrollmaterial än vad som är normalt vid deklaraionsgranskning.

Begränsningarna i skattefelskontrollen gör att det slumpmässiga urvalet inte är representativt för alla som yrkar reseavdrag (eller för den delen de andra företeelserna) utan bara för de som ingår i målpopulationen för respektive år. Målet för skattefelskontrollen är emellertid inte att vara representativt för alla som yrkar avdrag utan att ligga till grund för en bedömning av skattefelet. I genomsnitt över de tre åren täcker målpopulationen 62 procent av de som yrkar reseavdrag och 87 procent av det skattemässiga värdet av reseavdraget.

För de tre åren har reseavdraget granskats för totalt 911 skattebetalare. För att öka den statistiska precisionen i skattefelsbedömningen har de tre åren vägts samman. Målsättningen för skattefelskontrollen var som nämnts ovan att göra just detta. Även för de andra aspekterna av reseavdraget som presenteras i promemorian har de tre åren slagits samman. Detta också i syfte att öka den statistiska precisionen.

³ För andra områden se Årsredovisning för Skatteverket 2018.

5 Skattefelet för reseavdraget

Resor till och från arbetet är det vanligaste avdraget i privatpersoners inkomstdeklarationer med i genomsnitt, åren 2014 till 2016, 924 000 avdrag per år till ett skattemässigt värde av 5,4 mdkr per år. Av de kontroller som genomförts avseende beskattningsåren 2014 till 2016 inom Skattefelskontrollen föranledde 56 procent en ändring (Tabell 1). Endast två procentenheter av dessa var ändringar som var till fördel för skattebetalaren, det vill säga att avdraget blev större efter kontrollen. Det genomsnittliga skattefelet i kontrollerna uppgick till 2 700 kronor. Sammantaget kan skattefelet för den genomsnittliga målpopulationen beräknas till 1,57 miljarder kronor per år med en felmarginal på cirka 0,2 miljarder kronor.

Tabell 1 Genomsnittligt skattemässigt avdragsvärde, skattefel, ändringsfrekvens och totalt skattefel för målpopulationen per år 2014-2016

	<i>Totalt</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Genomsnittligt skattemässigt avdragsvärde målpopulation (kr)	8 300	7 400	8 900
Genomsnittligt skattefel (kr)	2 700	2 600	2 800
Ändringsfrekvens (%)	56	55	57
Urvalsstorlek	911	370	541
Beräknat skattefel (mnkr)	1 570	590	990
Felmarginal (mnkr)*	±180	±100	±140

* 95 procents konfidensnivå.

Det är liten skillnad mellan kvinnor och män vad gäller ändringsfrekvens och genomsnittligt skattefel. Kvinnor står emellertid för en mindre del av alla avdrag, cirka 40 procent både sett till antalet och beloppsmässigt och för knappt 40 procent av skattefelet. Detta gör att mäns skattefel beloppsmässigt är större.

Det ovan beskrivna skattefelet gäller för den genomsnittliga målpopulationen. I dessa ingår inte avdrag under vissa storlekar. Om det antas att den procentuella ändringen för avdrag under de aktuella gränserna är samma som för avdrag ovanför gränserna kan skattefelet för dessa avdrag uppskattas till 180 miljoner kronor. Sammantaget ger detta ett skattefel på 1,75 miljarder kronor per år eller nästan en tredjedel av det totala skattemässiga värdet av avdraget.

Resultaten från skattefelskontrollen stämmer väl överens med tidigare slumpmässiga kontroller. Slumpmässiga kontroller av reseavdraget genomfördes bland annat för inkomståret 2002⁴. Den gången hade undersökningen en ändringsfrekvens på 48 procent, det vill säga något lägre än här. Av detta var det också två procentenheter som var till skattebetalarens fördel. Det fastslogs också likt här att kvinnor och män gjorde lika mycket fel och att cirka 30 procent av det totala avdragsbeloppet var felaktigt. Skattefelet uppskattades då till 1,4 miljarder kronor.

⁴ SKV 152 utgåva 7, Skatter i Sverige 2004.

6 Färdsätt bland de som yrkar reseavdrag

Det är idag okänt vilka färdmedel som de som yrkar reseavdrag använder.⁵ Ser man till skattefelskontrollen yrkar flertalet avdrag för bilresor (Tabell 2). Av de kontrollerade skattebetalarna yrkade 83,5 procent avdrag för bilresor och fem procent yrkade avdrag för allmänna transportmedel (inklusive de som yrkar för kombinationsresor). I 11,5 procent av kontrollerna framgick inte vilket färdmedel avdraget avsåg. Det senare beror nästan uteslutande på att Skatteverkets förfrågan om avdraget inte besvarades av skattebetalaren. De observerade andelarna överensstämmer väl med det som observerades i undersökningen av inkomstår 2002. Då stod bilister för drygt 85 procent av avdragen och avdragen för allmänna transportmedel uppgick till fem procent.⁶

Andelarna som yrkar reseavdrag för bil respektive allmänna transportmedel varierar något mellan olika kommungrupper.⁷ I kommuner som tillhör huvudgrupp *C Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner* är andelen som yrkar avdrag för bil (allmänna transportmedel) något högre (lägre) än i kommuner tillhörande huvudgrupp *A Storstäder och storstadsnära kommuner* och *B Större städer och kommuner nära större stad*.

Tabell 2 Färdmedel i skattefelskontrollen totalt och efter bostadskommun, procent

	Totalt	A Storstäder och storstadsnära kommuner	B Större städer och kommuner nära större stad	C Mindre städer/tätorter och landsbygds-kommuner
Bil	83,5	82,0	82,3	86,9
Allmänna transportmedel	5,0	5,9	6,6	1,6
Okänt (förfrågan inte besvarad)	11,5	12,1	11,1	11,6

Tyvärr ger detta inte en komplett bild av hur fördelningen av färdmedel ser ut bland alla som yrkar reseavdrag. Dels är det okänt vilket färdmedel som de som inte besvarat Skatteverkets förfrågan använder, dels täcker inte skattefelskontrollen in alla som yrkar reseavdrag. Under antagandet att det är samma fördelning av färdmedel bland de som inte svarat som bland de som svarat på förfrågan kan andelen som använder bil uppskattas till drygt 94 procent. Om alla som inte täcks in av skattefelskontrollerna (i genomsnitt 38 procent av de yrkande) antas använda allmänna transportmedel kan andelen som använder bil uppskattas till drygt 60 procent. Detta ger ett tentativt golv för andelen som använder bil bland de som yrkar reseavdrag. Majoriteten, dock oklart hur stor andel, av de som yrkar reseavdrag använder således bil för sina arbetsresor.

⁵ Fram till inkomstår 2001 (taxeringsår 2002) skulle de yrkande i sina deklARATIONER bland annat ange om avdraget avsåg bilresor. Eftersom detta inte längre görs är det okänt, förutom för de yrkanden som kontrolleras, vilket färdmedel avdraget avser.

⁶ SKV 152 utgåva 7, Skatter i Sverige 2004.

⁷ Indelningen av kommuner är gjorda efter bostadskommun och följer indelningen i "Kommungruppsindelning 2017 – omarbetning av Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning", Sveriges Kommuner och Landsting, 2017. Se vidare Tabell 9 i bilaga.

Av de som yrkar reseavdrag för bil i kontrollerna är det 80 procent som medges reseavdrag för bil efter kontrollerna (Tabell 3). Andelen varierar något mellan kommungrupper, men skillnaden är inte statistiskt signifikant.

Tabell 3 Andel av de som yrkar reseavdrag för bil som medges reseavdrag för bil, procent

	Totalt	A Storstäder och storstadsnära kommuner	B Större städer och kommuner nära större stad	C Mindre städer/tätorter och landsbygds-kommuner
Andel	80,0	71,4	83,1	83,4
<i>P-värde för test av lika andel i kommungrupper</i>	0,2663			

För att avdrag för bil ska medges måste, som nämnts ovan, vissa krav vara uppfyllda. Av de som medges avdrag för bil efter kontrollerna är det över 73 procent som bedömts uppfylla tidsvinstkravet (Tabell 4). Av dessa är det 23 procentenheter som uppfyller tidsvinstkravet på grund av att det saknas allmänna transportmedel vid tidpunkten för arbetsresan. Det vill säga att tidsvinstkravet inte skulle vara uppfyllt om tidpunkten för resorna kunde förläggas fritt efter gällande tidtabeller. För 21 procent av de yrkanden som medges avdrag för bil bedömdes det i kontrollerna att det saknades allmänna transportmedel. Resterande 6 procentenheter medgavs avdrag för bil på grund av någon annan anledning. Den huvudsakliga anledningen bedöms vara att bilen används i tillräcklig omfattning i tjänsten.

Tabell 4 Anledningar till att reseavdrag för bil medges i Skattefelskontrollerna som andel av de som medges avdrag för bil, procent

	Totalt	A Storstäder och storstadsnära kommuner	B Större städer och kommuner nära större stad	C Mindre städer/tätorter och landsbygds-kommuner
Tidsvinst	50,2	62,7	49,8	40,2
Tidsvinst (allmänna transportmedel saknas vid tidpunkt för resa)	23,1	19,6	22,3	27,2
Allmänna transportmedel saknas	21,0	8,5	23,1	28,3
Bil används i tjänsten m.m.	5,7	9,2	4,8	4,3
<i>P-värde för test av lika andel i kommungrupper</i>	0,0000			

Fördelningen av anledningarna till att avdrag för bil medges skiljer sig något åt mellan kommungrupper. I kommungrupp *A Storstäder och storstadsnära kommuner* är det över 80 procent som bedöms klara tidsvinstkravet varav knappt 20 procentenheter på grund av att allmänna transportmedel saknas vid tidpunkten för resorna. I kommungrupp *B Större städer och kommuner nära större stad* och *C Mindre städer/tätorter och landsbygds-kommuner* är det runt 70 procent som bedöms klara tidsvinstkravet. I den senare gruppen är det dock en större andel som uppfyller tidsvinstkravet på grund av att det saknas allmänna transportmedel vid tidpunkten för arbetsresorna. En förklaring till skillnaderna skulle kunna vara skillnader i turtäthet mellan kommungrupperna. Att allmänna transportmedel saknas är en betydligt vanligare anledning i kommungrupp C jämfört med kommungrupp A och något vanligare anledning jämfört med kommungrupp B. En möjlig förklaring till detta är sämre utbyggd kollektivtrafik. Att bilen används i tjänsten, på grund av ålder, sjukdom eller funktionshinder är en dubbelt så vanlig anledning i kommungrupp A jämfört med de andra grupperna. Skillnaderna mellan kommungrupperna är statistiskt signifikant.

7 Mer om ändringsfrekvens

Som noterades ovan ledde 56 procent av kontrollerna inom skattefelskontrollen till att avdraget ändrades. Det är en liten skillnad i ändringsfrekvens mellan de som yrkar avdrag för bil respektive allmänna transportmedel. Bland de förra är ändringsfrekvensen 52 procent och bland de senare är ändringsfrekvensen 50 procent. För de som inte besvarar Skatteverkets förfrågan ändras samtliga reseavdrag.

Delas avdragen in efter storlek återfinns den högsta ändringsfrekvensen bland de största avdragen, minst 50 000 kronor (Tabell 5). Generellt verkar ändringsfrekvensen stiga med avdragets storlek. Denna skillnad är dock inte statistisk signifikant.

Tabell 5 Ändringsfrekvens efter avdragsstorlek, procent

Avdragsstorlek	Ändringsfrekvens
-19 999 kronor	53,7
20 000-24 999 kronor	56,8
25 000-29 999 kronor	51,4
30 000-34 999 kronor	55,6
35 000-39 999 kronor	60,6
40 000-49 999 kronor	65,9
50 000- kronor	70,2
<i>P-värde för test av lika frekvenser</i>	0,459914

Not: Avdrag mindre än 20 000 kronor är inte med i testet.

Sett till förvärvsinkomst minskar ändringsfrekvensen med inkomsten och den lägsta ändringsfrekvensen hittas bland de med högst inkomster, minst 500 000 kronor (Tabell 6). Precis som för avdragsstorleken är skillnaderna i ändringsfrekvens inte statistiskt signifikant.

Tabell 6 Ändringsfrekvens efter förvärvsinkomst innan avdrag, procent

Inkomst	Ändringsfrekvens
-299 999 kronor	63,2
300 000-349 999 kronor	58,6
350 000-399 999 kronor	62,1
400 000-499 999 kronor	54,9
500 000- kronor	51,1
<i>P-värde för test av lika frekvenser</i>	0,5283

Inte heller skillnader i ändringsfrekvenser mellan olika kommungrupper är statistiskt signifikant (Tabell 7). Ändringsfrekvensen är störst i kommungrupp A och lägst i kommungrupp C.

Tabell 7 Ändringsfrekvens efter kommungrupp, 2017 års indelning, procent

Huvudgrupp	Ändringsfrekvens
<i>A. Storstäder och storstadsnära kommuner</i>	63,3
<i>B. Större städer och kommuner nära större stad</i>	56,2
<i>C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner</i>	55,3
<i>P-värde för test av lika frekvenser</i>	0,4164

8 Orsaker till att reseavdraget ändras

Det finns flera orsaker till att skattebetalare har fått sina avdrag ändrade i kontrollerna. Ett försök har gjorts att dela in orsakerna i olika grupper. En del skattebetalare har fått sina reseavdrag ändrade till följd av flera orsaker. Exempelvis kan fel antal dagar och fel sträcka ha använts tillsammans med räknfel. I sådana fall har den orsak som gett upphov till den största ändringen noterats.

Den vanligaste ändringsorsaken i kontrollerna var att skattebetalaren inte kunde styrka avdraget helt eller delvis. Detta var fallet i 19,5 procent av de ändrade avdragen (Tabell 8). Som noterades ovan ska skattebetalaren göra det sannolikt att hen faktiskt har gjort de resor som avdrag yrkats för. Drygt 10 procent av de kontrollerade har alltså bedömts inte kunna göra detta. För denna orsak är det liten skillnad mellan kommungrupperna, men det är bara i kommungrupp *C Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner* som det är den mest frekventa orsaken. Det ska dock noteras att skillnaderna mellan kommungrupperna inte är statistiskt signifikanta.

Tabell 8 Orsaker till att skattebetalare har fått ändrat reseavdrag i skatfelkontrollen som andel av ändrade reseavdrag, procent

Ändringsorsak	Totalt	A Storstäder och storstadsnära kommuner	B Större städer och kommuner nära större stad	C Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner
Inte styrkt avdraget	19,5	21,1	17,3	21,2
Otillräcklig tidsvinst	19,1	24,8	18,6	13,1
Okänt (förfrågan inte besvarad)	17,2	16,8	16,8	18,2
Felaktig sträcka	15,1	13,0	16,8	14,6
Felaktigt antal dagar	14,3	10,6	13,2	20,4
Andra orsaker (se not)	14,9	13,7	17,3	12,4
<i>P</i> -värde för test av lika fördelning i kommungrupper	0,1595			

Not: Andra orsaker inkluderar bland annat att det yrkade avdraget inte avser arbetsresor, bilen inte används i tjänsten i tillräcklig omfattning, att avdrag har yrkats för parkeringsavgifter, att fel belopp har använts i beräkningarna, att beloppsgränsen har dragits av från det yrkade beloppet och räkne- eller skrivfel.

Nästan lika stor andel av ändringarna, 19,1 procent, beror på att tidsvinstkravet för att göra avdrag för bil inte bedömts vara uppfyllt. Detta är den vanligaste orsaken för ändring i kommungrupp *A Storstäder och storstadsnära kommuner*, med en fjärdedel av ändringarna. Denna orsak är nästan hälften så stor i kommungrupp *C Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner*. Även i kommungrupp *B Större städer och kommuner nära större stad* är detta den vanligaste orsaken till att reseavdraget blev ändrat i kontrollerna.

Den tredje vanligaste orsaken till att reseavdraget ändrades i kontrollerna var att skattebetalaren inte besvarade Skatteverkets förfrågan. Det kan finnas flera anledningar till att skattebetalare inte besvarar förfrågan och vad som ligger bakom är svårt att veta. Det kan till exempel vara så att skattebetalaren vet att avdraget är felaktigt och därför inte besvarar

förfrågan. Det kan emellertid också vara så att avdraget är korrekt, men att skattebetalaren inte svarar då det kan uppfattas som betungande eller inte värt att göra detta. Besvaras inte förfrågan leder detta till att reseavdraget tas bort i sin helhet. Hur man ska förhålla sig till detta när skattefelet uppskattas är en fråga som kan diskuteras, för skattefelet ovan tas ingen hänsyn till detta. Andelen som inte svarar på Skatteverkets förfrågan är likartad i de olika kommungrupperna.

Därefter följer att reseavdraget yrkats för felaktig sträcka eller för fel antal dagar med 15,1 respektive 14,3 procent av ändringarna. I en jämförelse mellan kommungrupperna är det framför allt fel antal dagar som sticker ut som dubbelt så vanligt i kommungrupp C jämfört med kommungrupp A.

Jämte de ovan uppräknade orsakerna till ändring finns det ett antal andra orsaker som förekommer i mindre omfattning. Det kan handla om att det yrkade avdraget inte avser arbetsresor utan till exempel hemresor, studieresor eller tjänsteresor. Andra orsaker är till exempel att bilen inte används i tjänsten i tillräcklig omfattning, att avdrag har yrkats för parkeringsavgifter, att fel belopp har använts i beräkningarna av avdraget, att beloppsgränsen har dragits av från det yrkade beloppet och räkne- eller skrivfel.

Då de som yrkar avdrag för bil är i klar majoritet i skattefelskontrollen är flera av de vanligaste ändringsorsakerna förknippade med avdrag för bil. För avdrag med allmänna transportmedel är till exempel inte tidsvinstkravet eller sträcka aktuellt. När det gäller de som yrkat avdrag för allmänna transportmedel så består ändringsorsakerna företrädesvis av att avdraget inte kan styrkas samt att skattebetalaren har räknat fel, typiskt sett vid summeringen av underlagen.

Ser man till skattefelet för reseavdraget står de tre vanligaste orsakerna till ändringar för runt en fjärdedel av skattefelet vardera. Medan felaktig sträcka och felaktigt antal dagar står för en mindre del, runt 6 procent vardera, och andra orsaker för resten.

De här observerade orsakerna överensstämmer i stort med de som observerades i undersökningen av inkomstår 2002.⁸ Då var den vanligaste orsaken otillräcklig tidsvinst. En annan vanlig orsak var felaktigt antal dagar, medan felsträcka var mindre vanligt.

⁸ SKV 152 utgåva 7, Skatter i Sverige 2004.

9 Sammanfattning och avslutande kommentarer

Ur ett skattefelsperspektiv är reseavdraget en problematisk del av inkomstbeskattningen. Detta eftersom det ger upphov till ett stort skattefel som är svårt att motverka. Skattefelet har uppskattats till 1,8 miljarder kronor per år för åren 2014 till 2016. Detta motsvarar nästan en tredjedel av avdragets skattemässiga värde. Skattefelets anatomi med en stor andel fel och i genomsnitt små skattefel gör det svårt att minska skattefelet genom kontroller. Flertalet av de som yrkar reseavdrag gör detta för bil. Detta innebär att utredningar blir komplicerade samt tidskrävande, både för Skatteverket och skattebetalarna, och därför kostsamma. Att genomföra ett stort antal kontroller där varje kontroll förväntas i genomsnitt ge relativt lite skatteintäkter är ur ett effektivitetsperspektiv inte försvarbart. De kontroller som sker vid den årliga beskattningen är riskbaserade och kan förväntas ge högre skatteintäkter i genomsnitt, men det är ändå få många fel för att det ska gå att kontrollera bort.

Information och systemutveckling är andra verktyg som används för att minska risken för fel. Skatteverket har tidigare bifogat broschyrer till inkomstdeklarationen och uppdaterat information på skatteverket.se. Vidare har under 2018 en beräkningshjälp lanserats på skatteverket.se. Situationen är, trots detta, i stort sett samma som 2002. Följden är att vissa skattebetalare inte betalar rätt skatt. Eftersom skattefelet inte med rimliga resurser går att kontrollera eller informera bort är ett alternativ för att minska skattefelet regelförändring. Hur sådana regelförändringar skulle kunna se ut går inte in på här.⁹

Det kan dock konstateras att det finns tre huvudsakliga källor till stora delar av det bedömda skattefelet: att avdrag yrkas för bil fast tidsvinstkravet inte är uppfyllt, att avdraget inte kan styrkas samt att skattebetalarna inte besvarar Skatteverkets förfrågan om avdraget. Att reseavdrag yrkas för bil fastän tidsvinstkravet inte är uppfyllt kan vara ett resultat av okunskap om vilka regler som gäller eller bristfälliga beräkningar av tidsvinsten. När det gäller de två sista kan det finnas flera anledningar bakom dessa två utfall varav en del kan innebära att reseavdraget i sig inte är felaktigt. Det kan till exempel vara att skattebetalaren inte orkar besvara förfrågan, slarv med kvitton eller annan dokumentation. Det kan också vara så att avdraget är helt eller delvis felaktigt och att skattebetalaren ”chansat” med ett för stort avdrag och därför inte besvarar förfrågan eller inte kan styrka sitt avdrag. Det senare skulle kunna vara ett resultat av att upptäcktsrisken för och/eller kostnaden av att bli upptäckt uppfattas som liten. Att fel antal dagar eller fel sträcka används i beräkningen av det yrkade avdraget bidrar inte lika mycket till skattefelet. Detta eftersom detta oftast leder till förändringar på marginalen, medan de tre ovan nämnda orsakerna ofta leder till att reseavdrag inte medges alls.

I skattefelskontrollen är det liten skillnad i ändringsfrekvens och genomsnittligt skattefel mellan kvinnor och män. Kvinnor och män tycks således göra fel i lika stor utsträckning. Män står emellertid för en större del av reseavdraget och därmed en större del av skattefelet. Baserat på skattefelskontrollen går det inte att se någon skillnad i ändringsfrekvens mellan

⁹ Skatteverket har tidigare menat att avståndsbererat reseavdrag för dem med långt avstånd till arbetet utan regler om tidsvinst och färdstätt skulle kunna förenkla systemet och därmed minska skattefelet i reseavdraget (SKV 152 utgåva 7, Skatter i Sverige 2004).

olika avdrags- eller inkomststorlekar. Det går inte heller att påvisa någon skillnad mellan kommungrupper i ändringsfrekvens eller -orsaker.

Fördelningen av anledningarna till att avdrag för bil medges skiljer sig något åt mellan kommungrupper. I kommungrupp *A Storstäder och storstadsnära kommuner* är det över 80 procent som bedöms klara tidsvinstkravet varav knappt 20 procentenheter på grund av att allmänna transportmedel saknas vid tidpunkten för resorna. I kommungrupp *B Större städer och kommuner nära större stad* och *C Mindre städer/ tätorter och landsbygdskommuner* är det runt 70 procent som bedöms klara tidsvinstkravet. I den senare gruppen är det dock en större andel som uppfyller tidsvinstkravet på grund av att det saknas allmänna transportmedel vid tidpunkten för arbetsresorna. Att allmänna transportmedel saknas är en betydligt vanligare anledning till att avdrag för bil medges i kommungrupp C jämfört med kommungrupp A. Detta mönster av anledningar till att avdrag för bil medges kan vara ett resultat av tillgången på allmänna transportmedel både vad gäller linjer och turtäthet.

Referenser

SFS 1999:1229, *Inkomstskattelagen*, Stockholm, Finansdepartementet.

Skatteverket (2004), *Skatter i Sverige 2004 - Skattestatistisk årsbok*, SKV 152 utgåva 7.

Skatteverket (2016), *Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2016*, SKV A 2015:25.

Skatteverket (2019), *Årsredovisning för Skatteverket 2018*.

Sveriges Kommuner och Landsting, (2017), *Kommungruppsindelning 2017 – omarbetning av Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning*.

Bilaga

Tabell 9 Kommungruppsindelning 2017

<i>Huvudgrupp</i>	<i>Kommungrupp</i>	<i>Kort definition</i>	<i>Antal</i>
A. Storstäder och storstadsnära kommuner	A1. Storstäder	Minst 200 000 invånare i kommunens största tätort	3
	A2. Pendlingskommun nära storstad	Minst 40 % utpendling till storstad eller storstadsnära kommun	43
B. Större städer och kommuner nära större stad	B3. Större stad	Minst 40 000 och mindre än 200 000 invånare i kommunens största tätort	21
	B4. Pendlingskommun nära större stad	Minst 40 % utpendling till större stad	52
	B5. Lågpendlingskommun nära större stad	Mindre än 40 % utpendling till större stad	35
C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	C6. Mindre stad/tätort	Minst 15 000 och mindre än 40 000 invånare i kommunens största tätort	29
	C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	Minst 30 % ut- eller inpendling till mindre ort	52
	C8. Landsbygdskommun	Mindre än 15 000 inv. i kommunens största tätort, lågt pendlingsmönster	40
	C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	Landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, dvs. antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/ hotell/ restaurang i förhållande till invånarantalet.	15

Källa: Kommungruppsindelning 2017 – omarbetning av Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning, Sveriges Kommuner och Landsting, 2017.