

Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR:

- välkomnar det nya regelverket för arbetsresor som redan har beslutats,
- anser att det finns ett fortsatt stort behov av incitament och styrmedel för att välja hållbara transportmedel vid arbets- och tjänsteresor/hemresor,
- är positiv till en höjd övre avståndsgräns för arbetsresor,
- ser att det finns vissa brister i den geografiska differentieringen som har föreslagits.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, lämnar framför allt synpunkter på de delar av promemorian som har bäring på SKR:s medlemmars verksamhetsområden.

Övergripande synpunkter

Beslut om ett nytt skatterättsligt regelverk för arbetsresor togs av riksdagen den 9 juni 2022 (prop. 2021/22:22). Den promemoria som nu är på remiss är en utökning av tidigare beslut och föreslår ändrade högsta avståndsgränser (från 80 till 120 km) och höjd kilometersats (från 50 till 80 öre), en justering av vilka kommuner som ingår i gruppen storstadskommuner (till följd av reviderad kommunindelning hos Tillväxtverket) samt justerade avdragsbelopp för resor med egen bil i tjänsten alternativt med förmånsbil, och för hemresor. Lagändringarna föreslås gälla från den 1 januari 2023, vilket är samtidigt som det nya regelverket som redan beslutats träder i kraft.

Sammantaget är det mycket positivt med ett regelsystem som tar större hänsyn till skillnaderna mellan olika delar av Sverige och som i större utsträckning än tidigare regelverk verkar för minskade utsläpp från transportererna genom att vara avståndsbaserat och färdmedelneutralt. SKR välkomnar detta nya regelverk som kommer ersätta det tidigare reseavdragssystemet. I det nya förslaget finns dock fortfarande bristerna kvar i den geografiska differentieringen, och även den risk för ökade administrativa bördor som kan tillfalla kommuner och regioner i sina roller som arbetsgivare kvarstår. SKR:s medlemmar bör också kompenseras enligt praxis med en höjning av de generella statsbidragen med samma belopp som den skatteintäkts-

minskning som uppstår i det slutligen beslutade regelsystemet till följd av justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil.

Risk för högre klimatpåverkande utsläpp

SKR förstår att uppgiften i detta skede inte har varit att ytterligare verka för att minska klimatpåverkan från arbets-, tjänste- och hemresor, men anser att de höjda avståndsgränserna, kilometersatserna och avdragsgränserna samt de justerade avdragen sammantaget riskerar att leda till ökad klimatpåverkan i jämförelse med tidigare beslutad proposition, vilket behöver kompenseras på annat sätt. Kommuner och regioner som verkar för att minska lokal och regional klimatpåverkan från transportsektorn kan arbeta med sina egna transporter, den regionala kollektivtrafiken, cykelinfrastruktur och lokal parkeringspolitik m.m. men behöver samtidigt stöd från den statliga nivån med styrmedel och incitament i form av t.ex. skatter och lagstiftning. SKR menar därför att en bredare analys bör göras i samråd med kommuner och regioner av hur övergången till ett mer transporteffektivt samhälle ska samspela med behoven av att använda personbilen som färdmedel vid arbets-, tjänste- och hemresor, och att ytterligare incitament till att göra arbets-, tjänste- och hemresor med hållbara transportslag bör utvecklas. SKR bistår gärna i ett sådant arbete.

Höjd avståndsgräns

SKR är positiv till den höjda övre avståndsgränsen då den tidigare övre gränsen på 80 km var lågt satt, inte minst för de glesare delar av Sverige där avstånden mellan målpunkter, och därmed pendlingsavstånden, ofta är långa samtidigt som tillgången till kollektivtrafik ofta är sämre. Den höjda avståndsgränsen är också positiv för matchningen och rörligheten på arbetsmarknaden.

Förändrad kommunindelning

I och med Tillväxtverkets nya kommunindelning av storstadskommuner har antalet som omfattas av den högre lägsta avståndsgränsen (30 km) minskat. SKR konstaterar samtidigt, vilket också har påpekats tidigare, att det finns många kommuner/tätorter med god kollektivtrafik som inte räknas som storstadskommuner i Tillväxtverkets kommunindelning. Det betyder sannolikt också att antalet för vilka incitamenten för att använda kollektivtrafik och/eller cykel vid korta resor till och från arbetet är lägre än vad det skulle kunna vara. SKR ser därför brister med den geografiska differentieringen som har föreslagits.

Sveriges Kommuner och Regioner

Staffan Isling

Gunilla Glasare