

Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR):

- välkomnar ett nytt bättre utformat system för att ge skattereduktion för arbetsresor,
- anser att det är bra att skattelättnaden är färdmedelsneutral och avståndsbaserad, menar att det är positivt med en differentierad skattereduktion som kompenserar geografiska områden med sämre förutsättningar för kapacitetsstark kollektivtrafik, men ifrågasätter den övre avståndsgränsen som riskerar att få negativa konsekvenser för arbetsmarknadsförstoring och kompetensförsörjning i regioner med långa avstånd.
- ser positiva effekter för kommuner och regioner, men också viss risk för ökade kostnader och ökad administrativ börda,
- ser att avvägningar har gjorts mellan mål om ett mer hållbart resande och mål om att utjämna regionala skillnader vilket är positivt.

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

Det nuvarande reseavdragssystemet för resor till och från arbetet har stora brister, inte minst när det gäller rättvis och jämlik fördelning och hur det bidrar till minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Det är dessutom väl känt att systemet är svårt att kontrollera vilket föranleder ett omfattande fusk och förlorade skatteintäkter på runt ett par miljarder kronor per år. Det befintliga systemet för reseavdrag har behandlats i flera utredningar där behovet av ett förändrat system har lyfts fram. SKR har ställt sig positiva till denna översyn och ett förändrat reseavdragssystem, men varit kritiska till bland annat hur tidigare förslag har hanterat de regionala skillnader som finns och synen på hur kollektivtrafiken värderas. Det nuvarande förslaget är ett tydligare och enklare förslag, som både är lättare att använda och följa upp och som är mer rättvist utformat och kommer fler till del. SKR välkomnar ett nytt system för skattelättnader för arbetsresor och ställer sig bakom förslaget i stort.

Färdmedelsneutral och avståndsbasead skattereduktion

SKR är positiva till utformningen av en färdmedelsneutral skattereduktion och menar att det ger en mer rättvis fördelning när skattelättnaden kommer alla med långa resor tillgodo, men också att det är positivt att inte gynna bilresande framför annat likvärdigt resande. En färdmedelsneutral skattelättnad kan också stimulera till ett högre kollektivtrafikresande vilket är positivt, inte minst efter ett minskat kollektivtrafikresande under pandemin, men även för att minska den trängsel och de utsläpp som bilresor ger upphov till. Det är också positivt att det inte ska vara möjligt att göra avdrag för trängselskatter och liknande styrmedel som syftar till att minska biltrafik, liksom att inte kostnaden för drivmedel utgör grund för skattelättnaden utan att alla får samma reduktion oavsett faktiskt kostnad. Sammantaget kan detta skapa incitament till en övergång till mer hållbara färdmedel.

Att förslaget är avståndsbaseerat istället för tidsvinstbaseerat är positivt då det leder till en tydligare och enklare redovisning, och möjlighet att likställa alla färd sätt. SKR menar samtidigt att det är bra att den särskilda utformning av skattelättnad som gäller för skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning behöver använda bil finns med.

Regional differentiering

SKR menar att det finns goda skäl till större skattelättnad för arbetsresor i områden där det inte finns tillgång till kapacitetsstark kollektivtrafik, då kollektivtrafik är ett mindre kostsamt och redan skattesubventionerat resande. SKR har tidigare framfört att medelreslängden för arbetsresor är kortare i glesbygd än i landet som genomsnitt och att en högre andel boende i glesbygd därför inte omfattades av systemet som det tidigare förslaget var utformat. SKR är därför positiv till den differentiering som nu har föreslagits i promemorian med en ny lägre gräns för minsta avstånd mellan bostad och arbetsplats för skattereduktion. Den lägre gränsen omfattar de kommuner som inte räknas som storstadskommuner enligt Tillväxtanalys indelning, vilket är totalt 261 kommuner med ca 68 procent av landets befolkning. Denna indelning är inte perfekt, men i brist på tillgång till en bättre uppdelning rimlig. I storstadskommunerna finns större möjlighet att välja kapacitetsstark kollektivtrafik istället för bil vid arbetsresor. SKR konstaterar samtidigt att det finns många kommuner/tätorter med god kollektivtrafik som inte räknas som storstadskommun i Tillväxtanalys kommunindelning och att många skattskyldiga därför kommer att ges lägre incitament att välja kollektivtrafik för arbetsresor trots att tillgång till god kollektivtrafik finns.

SKR anser att det finns bekymmer med den föreslagna gemensamma övre avståndsgränsen på 80 kilometer enkel väg som ger rätt till skattereduktion för arbetsresor. Detta tak riskerar att missgynna individer med arbetspendling som överstiger 80 kilometer, framför allt i regioner med långa avstånd. En fungerande arbetspendling är avgörande för såväl arbetsmarknadsförstoring som kompetensförsörjning. SKR vill därför ifrågasätta valet av den övre avståndsgränsen och menar att konsekvenserna tydligare behöver belysas.

SKR är enig med den bedömning som har gjorts i promemorian om att det är mycket svårt att definiera vad som kan kallas "bristfällig kollektivtrafik" och anser att det är positivt att den bedömningsgrunden har tagits bort i det nuvarande förslaget.

Påverkan på kommuner och regioner

SKR är positiv till att systemet för att kompensera enskilda för långa arbetsresor görs om till en skattereduktion. Det kommer öka de kommunala skatteintäkterna, och samtidigt minska skattebortfallet på grund av skattefel och fusk. Särskilt positivt är att stor del av detta kommer landsbygdskommuner tillgodo. Förslaget bedöms leda till en viss överflyttning av arbetsresande från personbil till kollektivtrafik. Detta är mycket positivt ur ett klimat- och miljöperspektiv, men kan också leda till ökade kostnader för lokal- och regional kollektivtrafik, som inte självklart kompenseras av ökade biljettintäkter.

Sveriges kommuner och regioner sysselsätter ungefär 1,2 miljoner arbetstagare. Den administrativa bördan för kommuner och regioner, utifrån deras roll som arbetsgivare, kommer att öka då de nu ska lämna uppgifter om arbetsplatsens adress. SKR har tidigare påpekat att vissa verksamheter inom kommuner och regioner har behov av att arbetstagare har flera arbetsställen, tillfälligt eller stadigvarande. Att kontrollera och rapportera in ändrad arbetsplats blir då ytterligare en administrativ börda för arbetsgivarna som var underskattad i utredningen och vars konsekvenser inte ytterligare har behandlats i promemorian.

Sammantaget ser SKR såväl positiva effekter som risk för ökade kostnader och ökad administration för kommuner och regioner.

Avvägningar mellan olika mål

SKR har tidigare framfört att det behövdes bättre avvägningar och prioriteringar mellan dels målet om att minska klimatpåverkan, dels mål om att minska regionala skillnader och därmed öka möjligheten att kunna leva och arbeta i glesbygd och på landsbygd. SKR anser att det nuvarande förslaget är bättre avvägt än betänkandets förslag, och att det är positivt att såväl incitament för ett mer hållbart resande som stöd till arbetsresor i områden utan alternativ till bilen finns med i viss omfattning.

När det gäller att få till en omställning av transportsektorn och kraftigt minska de klimatpåverkande utsläppen från vägtrafiken är detta dock endast en av många förändringar som behöver genomföras för att ställa om till ett mer hållbart resande.

Sveriges Kommuner och Regioner



Anders Knape, ordförande

Miljöpartiet lämnar reservation enligt bilaga 1.

Styrelsen för Sveriges Kommuner och
Regioner
2021-12-17

Reservation från Miljöpartiet

Skattelättnad för arbetsresor

Miljöpartiet reserverar sig till förmån för eget yrkande enligt följande:

Miljöpartiet att den andra punktsatsen kompletteras med "**...och sämre tillgång till kollektivtrafik**" i sista meningen.

Den kommer då att lyda: "men ifrågasätter den övre avståndsgränsen som riskerar att få negativa konsekvenser för arbetsmarknadsförsörjning och kompetensförsörjning i regioner med långa avstånd **och sämre tillgång till kollektivtrafik.**"