

Gemensamt yttrande över Finansdepartementets remiss *Skattelättnad för arbetsresor (SOU 2019:36), diarienummer Fi2019/02525/S1*

Nedanstående yttrande är ett gemensamt yttrande från Alvesta kommun, Lessebo kommun, Ljungby kommun, Markaryds kommun, Tingsryds kommun, Uppvidinge kommun, Älmhults kommun, Region Kronoberg och Växjö kommun över Finansdepartementets remiss *Skattelättnad för arbetsresor (SOU 2019:36)*:

Yttrande

Kronoberg ser positivt på en översyn av det nuvarande statliga avdragssystemet för resor till och från arbetet. Reseavdragssystemet behöver på ett bättre sätt kunna svara upp mot hållbarhetsmålen i Agenda 2030 genom att göra lämpliga avvägningar och ta hänsyn till ekologiska, sociala och ekonomiska konsekvenser av förändringarna. Vi ser dock att nuvarande förslag saknar viktiga aspekter gällande konsekvenser för landsbygden och rörligheten på arbetsmarknaden och är därför i behov av ytterligare analyser innan införandet. Förslaget som skickats ut på remiss saknar ett tydligt landsbygdsperspektiv och bör i högre grad skapa förutsättningar för ökad rörligheten på arbetsmarknaden och ta större hänsyn till glesbygden.

Det nuvarande reseavdragssystem har många stora brister, dels när det gäller om klimatpåverkan från transporter, men även att systemet idag saknar funktionella kontrollfunktioner för att motverka fusk. Det vore dock ett misstag att inte gå vidare med en fördjupad analys av betänkandet innan det verkställs.

Bilar fungerar som ett sammanhållande transportmedel för många hushåll utanför städerna. Utredningens förslag leder till försämrade ekonomiska och sociala förutsättningar att bo kvar på landsbygden. Längs med vägen skall det lämnas och hämtas barn till förskola och skola. Det skall inhandlas livsmedel och andra förnödenheter eller göras besök. Bilen blir här en viktig förutsättning. Kollektivtrafiken kan inte lösa dessa logistiska utmaningar, framförallt inte för barnfamiljer. Utredningen går stick i stäv med tidigare förslag från t ex Landsbygdskommittén och politiska överenskommelser såsom det så kallade Januariavtalet, där landsbygdens villkor skall förbättras.

Utredningens fokus borde istället tagit i beaktande vikten av att skapa goda incitament för en omställning till minskade skadliga utsläpp från privatbilismen. Gynnsammare villkor för arbetspendlare som också kör en bil med låga utsläpp är ett exempel på detta. En samordning av reformer som bidrar till ökad klimatnytta för privatbilismen välkomnas. Det är olyckligt att utredningen tycks förutsätta att utsläppen över tid inte kommer att minska, trots att det pågår en stor omställning i transportbranschen mot fordon med mindre skadliga utsläpp.

Det nya reseavdragssystemet måste bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden och skapa förutsättningar för att bo och verka i hela landet. Vi ser dock inte att utredningen tar tillräcklig hänsyn till vissa viktiga förutsättningar, exempelvis att arbetsresor i glesbygd är kortare än i landet som genomsnitt. Utredningens förslag riskerar tyvärr att skapa en minskad rörlighet på arbetsmarknaden, och inte alls den förstoring av arbetsmarknadsregioner som avses. Därför borde ytterligare justeringar göras.

Kommuner och regioner tillsammans med företag står inför stora utmaningar gällande kompetensförsörjning. Därför är det viktigt att ett nytt reseavdragssystem på riktigt bidrar till goda förutsättningar för arbetspendling oavsett var i landet du bor. Det nuvarande förslaget kan innebära allvarliga konsekvenser för den regionala arbetsmarknaden om utredningens förslag går igenom.

Vi ser även att följande frågor står som obesvarade i utredningens förslag;

Vilka blir de ekonomiska och sociala konsekvenserna för ett typhushåll på landsbygden med t ex 40 km enkel resväg till och från arbetet?

Hur påverkar arbetspendlingen i Sverige den totala mängden utsläpp över tid, givet en omställning till ny teknik, såsom fossilfria bränslen och eldrift?

Bakgrund

Reseavdragskommitténs förslag i remissen av "Skattelättnad för arbetsresor - (SOU 2019:36)" föreslår att reseavdraget i sin nuvarande form avskaffas och ersätts med en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) införs. Formen skattereduktion innebär att skattelättnaden blir oberoende av den skattskyldiges inkomst och marginalskatt.

Vidare ges skattereduktion för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer. Skattereduktionen beräknas utifrån det faktiska antalet resdagar under beskattningsåret med resor som överstiger den nedre avståndsgränsen för skattereduktion, dock högst 210 dagar. Vid 59 eller färre resdagar medges ingen skattereduktion. Skattereduktionen är 60 öre per kilometer oavsett vilket färdmedel som faktiskt används för arbetsresan.

Om kollektivtrafiken är bristfällig medges ytterligare skattereduktion med ett fast belopp om 20 kronor per resdag vid avstånd från 30 kilometer och uppåt och ett rörligt belopp på 60 öre per kilometer för avstånd mellan 80 och 150 kilometer. Kollektivtrafik anses bristfällig om tidsvinsten uppgår till mer än två timmar och 30 minuter för tur- och returresan för resa med bil i förhållande till resa med kollektivtrafik eller kombinerad resa med bil och kollektivtrafik. Detta gäller endast under förutsättning att tidsvinsten uppnås under minst hälften av totala antalet resdagar med avstånd som uppgår till minst 30 kilometer under beskattningsåret.

För skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning tvingas använda egen bil eller förmånsbil i stället för allmänna kommunikationsmedel föreslås en skattereduktion för den del av avståndet enkel väg som överstiger 10 kilometer och upp till och med 150 kilometer.

Kommittén föreslår även att avdraget för trängselskatt ska avskaffas.

Betänkandet betonar att administration och kontroll utvecklas och görs säkrare genom att arbetsgivaren ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationen.

Kommitténs bedömning är att antalet arbetsresande med bil kommer att minska med cirka 2 procent och transportarbetet med cirka 11 procent. Den genomsnittliga pendlingssträckan för bilåkande bedöms minska från knappt 17 till 15 kilometer. Antalet arbetsresande med gång eller cykel bedöms öka marginellt med omkring 1 procent. Bedömningen görs även att antalet arbetsresande och transportarbetet med bil kommer

2019-11-08

att minska mest i pendlingskommunerna. Störst ökning av kollektivtrafiken förväntas i landsbygdskommunerna, men från en idag relativt låg nivå. De regionala skillnaderna bedöms vara förhållandevis små.

Kommitténs föreslagna författningsändringar ska enligt betänkandet träda i kraft den 1 januari 2021.

Undertecknat

Anna Tenje (M), kommunstyrelsens ordförande Växjö

Per Ribacke (S), kommunstyrelsens ordförande Alvesta

Lars Altgård (S), kommunstyrelsens ordförande Lessebo

Magnus Gunnarsson (M), kommunstyrelsens ordförande Ljungby

Bengt Germundsson (KD), kommunstyrelsens ordförande Markaryd

Mikael Jeansson (S), kommunstyrelsens ordförande Tingsryd

Niklas Jonsson (S), kommunstyrelsens ordförande Uppvidinge

Elizabeth Peltola (C), kommunstyrelsens ordförande Älmhult

Mikael Johansson (M), Regionstyrelsens ordförande Kronoberg