Finansdepartementet 

 103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR 2019-11-07

**Skattelättnad för arbetsresor**

 En avståndsbaserad och färdmedelneutral skattereduktion för länge arbetsresor

 Skattelättnad för arbetsresor SOU 2019:36 (Fi 2019/0524/S1)

Hela Sverige ska leva vill härmed lämna följande synpunkter på utredningens innehåll och förslag.

**Vi är en riksorganisation vars syfte är att ge allmännytta genom att verka för goda villkor i hela landet, en god landsbygdsutveckling och en god balans mellan stad och land. Vi företräder byarörelsen och stöttas av medlemsorganisationer som vill att Hela Sverige ska leva.**

Vi vill börja våra synpunkter med det som den parlamentariska Landsbygdskommittén skrev i sitt slutbetänkande, SOU 2017:1 angående insatser för ökad rörlighet där man uppmanade regeringen att ta initiativ till en översyn av reseavdraget och där kommittén ansåg att utgångspunkten bör vara att avdraget ska vara avståndsbaserat:

*”Ett avståndsbaserat avdrag, där samma schablonbelopp betalas ut oberoende av valt färdsätt, kan förbättra tillgängligheten och effektiviteten. Ett sådant reseavdrag skulle även vara enklare att administrera och kontrollera. Både Norge och Danmark har sådana system. Reseavdraget skulle därmed underlätta för människor att bosätta sig i landsbygderna och utgöra ett incitament för regionförstoringen. Det kan således ännu tydligare bidra till att män och kvinnor kan välja att söka arbete längre bort från sin bostad”.*

Den här skrivningen måste uppfattas som att den parlamentariska landsbygdsutredningen avsåg att det skulle kunna underlätta både att bosätta sig på landsbygden och att det område man sökte arbete på skulle kunna utvidgas och vara längre bort från bostaden. (Detta har kommit att kallas ”regionförstoring” vilket i semantisk betydelse, språklig betydelse, naturligtvis inte automatiskt kan uppfattas som att området man kan söka jobb i utökas, utan snarare betyder att regioner förstoras, vilket inte är samma sak.)

Landsbygdskommitténs text ovan, citeras i Reseavdragskommitténs direktiv, men samtidigt skrivs i direktivens inledning: ”*En utgångspunkt för förslaget till ett förändrat reseavdrag bör även vara att det ska bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden samtidigt som utformningen av reseavdraget bidrar till klimatmålet för transportsektorn 2030.”*

Man kan då fundera på om det som landsbygdskommittén skrev om att underlätta för människor att bosätta sig i landsbygderna inte fullt ut fanns med i regeringens uppdrag till utredningen för avdrag för arbetsresor, vilket i så fall är beklagligt.

Vi tycker att utredningen har gjort ett gediget arbete. Vi noterar också att det finns flera särskilda yttranden med vissa avvikande åsikter till utredningens förslag. Vi värdesätter att direktiven angav och att utredningen redovisar konsekvensbedömningar samt att utredningen i avsnitt 17 också redovisar alternativa förslag.

Oavsett nuvarande regler för resor till och från arbetet eller utredningens förslag till förändringar

måste hela transportsystemet ställas om och bli hållbart även på kort sikt. Samtidigt kan inte personer och familjer förväntas göra stora privata investeringar i bilbyte eller i dyrare biobaserade bränslen i synnerhet regeringarnas olika förslag för att stimulera/straffa mer miljövänliga transporter inte har längre förutsägbarhet. Man kan inte ändra, så som det har varit, vilka stimulanser/bestraffningar som finns från ett år till ett annat för det som ibland kallas miljöbil.

Många är överens om att nuvarande system för resor till och från arbetsplatser behöver förändras, men det verkar vara en stor oenighet om hur ett annat system ska se ut.

Hela Sverige ska leva kan på flera punkter stödja delar av utredningens förslag. Eftersom varje förslag på ett eller annat sätt kommer att ha brytpunkter så kommer det att finnas divergerande åsikter om detta. När utredningen också föreslår skattereduktioner i kronor och ören, nominella belopp, blir det också väldigt trubbigt eftersom vi på förhand vet att regeringar inte är särskilt alerta på att justera sådana värden i förhållande till värdeutvecklingen, även om inflationen för närvarande är låg.

Vi stödjer förslaget att det är ett avståndsbaserat förslag och att det blir en skattereduktion i stället för ett skatteavdrag i inkomstdeklarationen.

Vi konstaterar att utredningen själv i en konsekvensanalys att skattelättnaden frikopplas helt från de faktiska utgifterna för arbetsresor och baseras i stället på avståndet till den skattskyldiges bostad och arbetsplats oberoende av vilket färdmedel och vilken färdväg som har använts för resorna. Utredningen visar också på att föreslagen utformning gynnar de som har tillgänglig kollektivtrafik men också i de fall man kan samåka. Effekterna för gles- och landsbygd anses ha en begränsad påverkan på rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen hos företagen.

Samtidigt redovisar utredningen, i den rapport som konsultföretaget Sweco gjort på utredningens uppdrag, att man där bedömt att förslagen sammantaget har en viss negativ effekt för det som kallas regionförstoringen, att man kan söka arbeten inom ett område med större avstånd från bostaden.

Utredningen säger också att konsekvenserna för kollektivtrafiken kan bli att biljettintäkterna ökar med i storleksordningen 300 miljoner per år på några års sikt. Det är självklart positivt från många perspektiv och logiskt att man stimulerar både samåkning och användande av kollektivtrafik i stället för resor med egna färdmedel. Apostlahästarna är dock fortfarande relativt billiga i drift även om det inte ingår i kollektivtrafiken.

Vi ser mer problematiskt på de områden där det inte finns en fungerande kollektivtrafik. Vi förstår att vilka gränser man än sätter, eller vilka öresbelopp vi talar om kommer det att bli tröskeleffekter. Utredningen redovisar också att de förändringar utredningen föreslår är +-0 för områden utan kollektivtrafik. Om det ska vara möjligt att boende på landsbygden kan söka arbete inom ett större avstånd från bostaden, såsom direktiven angav, bör det förslaget justeras, i synnerhet som utredningens förslag i sin helhet innebär besparingar för staten. Vi har noterat ett särskilt yttrande bilagt i kommitténs utredning som särskilt behandlar denna fråga.

Vi anser att det behövs en ytterligare beredning före det att Regeringen ger en proposition till riksdagen om ett förändrat system för att säkerställa att intentionerna från den parlamentariska landsbygdskommittén och skatteavdragskommitténs direktiv blir mer och bättre relevanta för de områden som inte har kollektivtrafik som möjliggör arbetsresor. Det bör övervägas om det är 30 km gränsen, definitionen av områden utan kollektivtrafik eller de belopp som föreslås gälla för arbetsresor i områden utan fungerande kollektivtrafik, som behöver förändras. Vi behöver regler och tillämpning som möjliggör både bosättning på landsbygder och rimliga förhållanden för arbetsresor där det också ges möjlighet att söka arbete på längre avstånd ifrån en bostad.

Som grund för våra synpunkter vill vi citera vad den parlamentariska landsbygdskommittén skrev i sin sammanfattning:

*”Människor som verkar och bor i landsbygderna bidrar till vårt gemensamma samhällsbygge och har rätt till goda levnadsvillkor. Vår mest grundläggande utgångspunkt är att landsbygderna ska ges samma förutsättningar att utvecklas som andra delar av vårt land och ge dem som arbetar och bor i landsbygderna likvärdiga förutsättningar till ett gott liv.”*

Vidare skrev landsbygdsutredningen och refererade till Trafikanalys följande, vilket vi tycker är synnerligen viktigt att ha i åtanke när förslag om reseavdrag läggs:

*”När det gäller trafikering konstaterar Trafikanalys att biltrafiken i landsbygderna mer än fullt ut betalar för de externa effekter de orsakar i och med skatt på bränsle. Biltrafiken i städerna kostar däremot avsevärt mer än vad den betalar i skatter och avgifter. Städernas kostnader för trängsel, buller och olyckor ökar också mer och i högre takt än i landsbygderna; ett förhållande som bör beaktas i de samhällsekonomiska analyserna och vid framtida prissättning av trafiken. Samtidigt vill vi att utredningens förslag genomförs på ett rimligt sätt och inte förpassas till en avlägsen framtid.”*

Landsbygdskommittén:

*”Vi har kunnat konstatera att biltrafiken i landsbygderna mer än väl betalar för de externa effekter, inklusive miljöpåverkan, som uppstår. I städerna däremot betalar biltrafiken inte för dessa effekter. Kan staten med hjälp av reseavdraget styra resandet i städerna till mer kollektivtrafik skulle bland annat koldioxidutsläppen kunna minska, även om landsbygdsbefolkningen åker mer bil för att kunna ta sig till sina jobb”*

Vi vill understryka vikten av att hitta ett system som gör att personer på landsbygder med långa avstånd och undermålig kollektivtrafik inte missgynnas utan att det görs särskilda insatser för att kompensera den centralisering som gjorts av många statliga, regionala och kommunala funktioner. Då reseavdraget kompenserar för arbetsresor kan man fundera på olika andra alternativ för att utjämna olika förhållanden.

Stockholm 2019-11-07

Staffan Nilsson Terese Bengard

Ordförande Verksamhetschef