



Landshövdingen
Jämtlands län

Peter Andréén

Yttrande

Datum
2019-10-25

Dnr (anges vid skriftväxling)
6367-2019

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande ang betänkande Skattelättnader för arbetsresor, ett avstånds-baserat och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor SOU 2019:36 ert dnr Fi2019/02525/S1

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att utredningens intentioner till förenklad modell med skattelättnader för arbetsresor är bra men att de slutliga effekterna för landsbygderna inte analyserats tillräckligt.

Jämtlands län är glest befolkat och med en bebyggelsestruktur där befolkningningen är spridd i många byar, småorter och små tätorter över hela länets yta samt med en enda dominerade tätort, tillika länets enda stad. Kombinationen med en stor arbetsmarknad med varierande arbetstider gör att Länsstyrelsen anser att förslaget om en nedre gräns vid 30 km för skattelättnad bör utredas vidare då effekterna av liggande förslag är svåra att bedöma. Länsstyrelsen ser en risk i att förslaget motverkar målet om att kunna bo och verka i hela landet.

Även den övre gränsen om 80 km slår igenom i ett län med stora geografiska arbetsmarknadsområden och verkar snarare för en regionförminskning än en regionförstoring. Därför föreslår Länsstyrelsen ytterligare utredning och analys kring utformning av skattereduktion i stora FA-områden, glesa strukturer och där arbetsmarknaden kräver långpendling.

Ska målen kunna nås behöver hänsyn tas till landets olika strukturer och förutsättningar i större utsträckning.

Bakgrund till Länsstyrelsens yttrande

Jämtlands län karaktäriseras av ett ytmässigt stort län där befolkningen bor över hela länet. Länet har drygt 130 000 invånare, dvs som en medelstor mellansvensk stad, i storleksordning som Västerås stad. Länet areal motsvarar ytan av hela södra Sverige över Skånes, Hallands, Blekinges, Kronobergs, Kalmar och Jönköpings län.

Länet är indelat i 8 kommuner, med ytor som motsvarar län i södra Sverige. I en av kommunerna bor hälften av länets befolkning. De bor i länets enda stad men också i glesa



Landshövdingen Jämtlands län

strukturer på landsbygden. Staden Östersund och länets största tätort är mer än 10 gånger så stor som de största tätorterna i övrigt i länet.

Skillnaden mellan funktion mellan tätorter i länet är stor. I tätorten Östersund bor knapp 40% av länets befolkning. 60% av befolkningen bor på landsbygden i byar, småorter och små tätorter. Ingen tätort, uöver Östersund uppgår till 4000 invånare, de flesta betydligt mindre. Dessa orter har som regel ingen eller ringa servicenivå.

Skillnaderna mellan kommunernas befolkningsunderlag och spridningen av befolkningen är mycket stora och varierande. I Östersunds kommun bor 85% av befolkningen i någon tätort som är större än 1000 inv och resterande i små tätorter och byar. I övriga kommuner är läget i stort sett omvänt.

I denna struktur är de förståeligt att kollektivtrafik är begränsad för mycket stor del av befolkningen. Då Östersund är centralt beläget i länet finns fungerande buss och tågförbindelser från alla kommuners centralorter mot Östersund morgon och kväll, via de orter som ligger efter linjesträckningen som ofta är huvudvägarna. I praktiken är detta bara alternativ för de som bor inom någon kilometer till våra Riks- och Europavägar och Mittbanan. Pendlarparkeringar finns inte i någon större utsträckning i länet vilket gör att kombinationen bil och kollektivtrafik är svår att nyttjas. När avstånden är långa för busslinjerna blir avgångarna glesa. Kollektivtrafik inom kommunerna finns endast i Östersund och med skolresor för barn som bas i övriga kommuner.

Utifrån denna referens och vetskap om att det ser olika ut i landets övriga län och kommuner är det en utmaning att hitta ett system för skattelättnad vid arbetsresor som ger effekter på målen att gynna arbetsresor med låga utsläpp, bidra till regionförstoring för att öka rörligheten på arbetsmarknaden och att underlätta för människor att kunna bo och verka i hela landet även där kollektivtrafik saknas. Att analysen bygger på kommuner med olika karaktär av tätheter och pendlingsmönster (bilaga 3) gör att de verkliga skillnaderna inte syns. Analysen visar inte på de stora skillnader som finns inom kommuner. Analysen blir inte granskad utifrån ett landsbygdsperspektiv och därför blir åtgärderna inte utformade så att de bidrar till målen även i glesa delar av landet.

Synpunkter på förslagen

Skattereduktion relaterar till kostnader och inte inkomst. (10.2 10.6 mfl)

Att skattereduktion införs istället för skatteavdrag ser Länsstyrelsen positivt då det innebär större likabehandling, eller samma värde för alla skattebetalare och visar på att kostnader för arbetsresor genereras med avstånd och inte inkomstnivå. Därmed är en avståndsbasead modell att föredra. Eftersom glesa strukturer i landet inte kan erbjuda kollektivtrafik i det krav arbetspendling kräver är det nödvändigt med tillägg vid bristfällig kollektivtrafik. Förslaget visar också på en förenkling som är positivt. Länsstyrelsen ser att det grundläggande delarna i förslaget är bra, men de avståndsgränser som satts för skattereduktionen får motsatt effekt mot det önskade i glesa strukturer.



Landshövdingen Jämtlands län

En nedre gräns vid 30 km slår hårt i glesa strukturer (10.4.1)

Länsstyrelsen konstaterar att utredningens utgångsläge att 80% av de resande har under 30 km till arbetet och hälften har under 10 km, överensstämmer inte på Jämtlands län. Enkelt beskrivet bor många riktigt nära sin arbetsplats, kanske i högre andel än snittet i landet, men många bor också mellan 20- 30 km från arbetsplatsen, särskilt i några av kommunerna och särskilt bland kvinnor. I det nuvarande systemet kan avdrag göras på resor över 5 km för den kostnad som överstiger ett visst belopp och för bil om en viss tidsvinst kan göras. I praktiken innebär det avdragsmöjligheter för den som pendlar med bil över 15 km i ett område utan kollektivtrafik. I tre av åtta kommuner har mellan 10 och 16 % av de som reser till arbetsplatser mellan 20-30 km. I övriga kommuner är det något lägre. Vår arbetsmarknad består till 20% i vård och omsorg, men även handel, transport och tillverkningsindustri som alla har oregelbundna arbetstider har stor tyngd på arbetsmarknaden. Det liggande förslaget med en undre begränsning kommer att slå hårt mot ett län som Jämtlands län, både för kvinnor och män, och på det sättet minska möjligheterna att leva och bo i hela landet, särskilt i glesa strukturer. Den nedre gränsen motverkar alltså målen i glesa områden där kollektivtrafik är bristfällig.

Av denna anledning föreslår Länsstyrelsen att en lägre nedre gräns utreds för glesa strukturer och att problemet synliggörs i en analys som inte bygger på typkommuner (bilaga 3).

Övre gräns vid 80 km minskar en redan stora arbetsmarknadsregion. (10.4.2)

I utredningen beskrivs att endast 2 % i landet reser längre än 100 km. Motsvarande siffra för Jämtlands län är betydligt högre. Resor mellan 80 och 150 km företas i ett medeltal för länet med 2 % men variationen är stor mellan kommunerna och upp till 6% av män och upp till 4% bland kvinnor har i vissa kommuner arbetsreor som är mellan 80 och 150 km.. Till det kommer långpendlingar över 150 km, I medeltal för länet utgör dessa resor 5% men även dessa resor varierar mellan kommunerna och görs av mellan 4 och 8% av männen och mellan 2 och 7% av kvinnorna i de olika kommunerna.

Jämtlands län har de största funktionella analysregionerna (FA-regioner) i landet. I länet, som ytmässigt motsvarar 6 län i sydligaste Sverige, finns tre FA-regioner. Avstånden är stora inom dessa regioner. En begränsning till 80 km sätts för att inte överkompensera för resor med kollektivtrafik som har kostnadstak. Sådana tak är vanligare i områden med väl utbyggd kollektivtrafik. Som jämförelse kostar ett periodkort för 30 dagar inom Storstockholms lokaltrafik halva kostnaden av ett motsvarande länskort 30 dagar i Jämtlands län. Även i andra områden med betydande kollektivtrafik är länskort billigare än i Jämtlands län.

I Jämtlands län är avstånden inom FA-regionerna till centralorten uppemot 130 km. Det finns alltså en bedömning att i Jämtlands län kan människor bo och arbeta inom områden utan att behöva göra alltför tidsödande resor trots att de kan vara uppemot 130 km. Att göra en begränsning till 80 km i möjlighet till skattelättnad leder alltså i vårt län snarare till en regionföminskning än en regionförstöring. Där kollektivtrafik är möjlig för längre resor begränsas skattelättnaden med en avstånds begränsning. Då det i många fall är bristfällig



Landshövdingen Jämtlands län

kollektivtrafik i länet kommer tillägget att kunna användas i många av fallen, dock långt ifrån alla.

Av denna anledning föreslår Länsstyrelsen ytterligare utredning kring utformning av skattereduktion i stora FA-områden, glesa strukturer och där arbetsmarknaden kräver långpendling.

Säsongsarbete viktig arbetsmarknad i länet (10.5.1)

Länsstyrelsen anser att beräkningen av antal dagar för skatteavdrag ska göras på det faktiska antal dagar som den skatteskyldige reser mellan bostad och arbete. I Jämtlands län, med stor besöksnäring, är säsongsanställning och andra typer av tillfälligt arbete vanligt. Förslaget med en nedre gräns med 60 dagar för att erhålla skattereduktion ställer sig Länsstyrelsen kritisk till. Detta drabbar särskilt ungdomar och säsongsanställda.

Av denna anledning föreslår Länsstyrelsen att den nedre gränsen för antal dagar som ger rätt till skatteavdrag slopas.

"Beslutet har fattats av landshövding Jöran Hägglund med enhetschef Peter Andrén som föredragande. I den slutliga handläggningen deltog även länsråd Susanna Löfgren och chefsjurist Jon Paulsson

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför underskrifter."