



LÄNSSTYRELSEN  
UPPSALA LÄN

Karin Svanäng  
Handläggare  
010-22 33 352  
Karin.Svanang@lansstyrelsen.se

Yttrande

1(5)

2019-10-29

601-5965-2019

Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
c/o Finansdepartementet

## **Remiss om betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor SOU 2019:36.**

### **Sammanfattning**

Länsstyrelsen Uppsala län instämmer i förslaget att det är lämpligt att en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) införs. Färdmedelsneutral form bör gynna kollektivtrafik och samåkning jämfört med dagens system och minskar risken för skattefel genom att uppgifter är förifyllda. Det är fördelaktigt med formen skattereduktion som innebär att skattelättnaden blir oberoende av den skattskyldiges inkomst och marginalskatt.

Det är bra att arbetsresande med låg- och medelinkomster får ungefär samma skattelättnad i det nya systemet om de bor i områden där kollektivtrafiken är bristfällig och avståndet till arbetsstället är 30 kilometer och däröver. Även om 30 kilometer kan anses vara en kort sträcka kan pendlingen försvåras på grund av att kollektivtrafik inte erbjuds vissa årstider eller vissa tider på dygnet. Flera av länets största privata arbetsgivare ligger inte i Uppsala som är den ort med mest utbyggt kollektivtrafikenät.

Förslaget på ytterligare skattereduktion som medges vid bristfällig kollektivtrafik gynnar regionförstoring. Länsstyrelsen ser att ett oförändrat tidsvinstkrav på 2 timmar, till skillnad från remissens förslag på 2,5 timmar vinstkrav, skulle motiveras av att det liknar dagens system och minskar risken för skattefel. Att ha kvar samma tidsvinstkrav som i nuvarande system skulle även värna de som bor i områden med gles kollektivtrafik och minska de negativa effekterna som kan uppkomma vid en förändrad miniminivå för ersättning på 30 kilometer enkel resa. Avvägningen är delikat där ett lägre krav på tidsvinst med bil jämfört med kollektivtrafik, till exempel 2 timmar per dag istället för 2,5 timmar, leder till fler bilresor. Minskningen i miljöpåverkan kommer därmed inte att bli lika stor om tidsvinstkravet behålls vid 2 timmar per dag. Effekten kommer dock inte bara att påverkas av skatteavdragets utformning utan även av andra parametrar, exempelvis användningen av alternativa, fossilfria drivmedel, möjlighet till distansarbete via digitala medier och ökad samåkning. Det kan vara lämpligt att införa en



uppföljning vid en redan nu bestämd tidpunkt, exempelvis efter två år, i avsikt att utvärdera konsekvenserna för till exempel områden med bristfällig kollektivtrafik.

### **Inledning**

Utgångspunkt: Reseavdraget i sin nuvarande form avskaffas och ersätts av en avståndsbaserad och färdmedelneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Lagändringen föreslås träda i kraft 1 januari 2021.

Förslaget innebär:

- Skattereduktion med 60 öre per kilometer för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till 80 kilometer. Därutöver ska ett tillägg ges i de fall där kollektivtrafiken är bristfällig, till exempel i glesbygd. Tillägget ges om tidsvinsten vid resa med bil jämfört med kollektivtrafik är minst två timmar och 30 minuter per dag.
- Kommittén anser att förslaget innebär att resor med kollektivtrafik blir mer ekonomiskt attraktiva i förhållande till bilresor. Transportarbetet för arbetsresor med kollektivtrafik beräknas öka med drygt 10 procent och minska med drygt 10 procent med bil, vilket leder till vinster för miljön och trafiksäkerheten.

### **Synpunkter på remissen från Länsstyrelsen Uppsala län**

#### **Vi instämmer i följande**

Länsstyrelsen anser att det är bra att skattelättnaden ges i annan form än avdrag vid inkomstbeskattning och instämmer i det nya förslaget. Förslaget om skattelättnad kan utjämna skillnaden i avdragets storlek mellan kvinnor och män, eftersom det nya avdraget är oberoende av inkomst.

Det är positivt att förslaget är färdmedelsneutralt, vilket skulle gynna länets resenärer som åker kollektivt och som inte har kunnat få reseavdrag med dagens system. Förslaget gynnar även samåkning som kan få ett allt större genomslag i framtiden genom olika digitala tjänster som samåkningsappar.

Det är viktigt att ett reformerat reseavdrag leder till minskad klimatpåverkan, i linje med utredningens förslag där minskad klimatpåverkan vägts mot övriga mål såsom regionsutvidgning mm. Då förslagen enligt utredarna förväntas leda till att fler personer åker kollektivt kommer utsläppen att minska vilket i allra högsta grad är i linje med Agenda 2030 och andra nationella och regionala miljömål.

Utredningen uppger att en överflyttning från bil till kollektivtrafik (och samåkande) sker med förslaget, vilket minskar klimatpåverkan från arbetsresor med mer än 10 procent. En avvägning mellan klimatpåverkan och annan hänsyn görs i utredningens förslag genom att föreslå fortsatt reseavdrag, men i en utformning som till viss del ska styra över från bilåkning till kollektivtrafik, där så är möjligt. Fler som väljer kollektivtrafik ökar underlaget på alla linjesträckningar.

Kompensatoriska regler mildrar möjliga negativa effekter av avståndsbaserad



2019-10-29

601-5965-2019

ersättning och att särskild hänsyn måste tas i de fall där förslagen leder till stora negativa konsekvenser för skattskyldiga, exempelvis de som bor och arbetar i områden där kollektivtrafiken är bristfällig.

De föreslagna förenklingarna minskar risken för fel och underlättar Skatteverkets möjlighet att kontrollera uppgifter, särskilt med ett system som bygger på helt eller delvis förifyllda uppgifter i deklARATIONEN. Begreppet arbetsresa förändras inte trots ett nytt regelverk.

Förslaget bidrar även till tillväxtpolitiska mål och ligger i linje med Uppsala läns regionala utvecklingsstrategi. Uppsala län har en jämförelsevis stor andel pendlare inom länet samt till och från andra län. Merparten av pendlarsträckorna ryms inom de föreslagna avstånds begränsningarna i det nya ersättnings systemet.

### **Vi anser dock följande**

I Uppsala län görs i genomsnitt högre avdrag (18 600 kronor) än genomsnittet i landet (15 700 kronor). Heby kommun i Uppsala län är bland de som ligger högst i Sverige (23 300 kronor) och andelen inkomsttagare med avdrag är relativt hög, cirka 26 procent. Sträckan Heby–Uppsala (cirka 50 kilometer) motsvarar omkring en timmes resa med bil. Denna sträcka ligger inom de gränser som föreslås berättiga till reseskatteavdrag, vilket också kommer de till del som inte kan visa tidsvinst mer än 2 timmar idag. Förslaget ger en lägre ersättningsnivå för de som idag kan visa mer än 2 timmars tidsvinst med bil, men inte når den föreslagna gränsen för tidsvinsten som är satt till 2,5 timme per dag. Det kan antas att en viss överflyttning då kommer att ske från bil till tåg och buss för den del av sträckan där detta är möjligt, förutom ökad samåkning. Det är viktigt att kommunerna fortsatt utvecklar väl utformade pendlarparkeringar och att de kollektiva färdmedlen anpassas efter efterfrågan.

Kan personer bo kvar på landsbygden förstärker det regeringens mål om att hela landet ska leva. Uppsala län anses ha goda pendlingsmöjligheter men det finns orter och områden som idag har mindre utbyggd kollektivtrafik. Ett tillägg vid bristfällig kollektivtrafik är nödvändigt för att minska de negativa effekterna som det nya förslaget kan medföra. Underlaget visar att även om endast 18 procent av de arbetsresande i Sverige har 15-30 kilometer enkel resväg och hamnar under utredningens miniminivå för reseskatteavdrag, så har drygt hälften av alla som i dagens system gör reseavdrag ett uppskattat avstånd under 30 kilometer.

Utredningen beskriver att gränsen 30 km samt 2,5 timme kan justeras ner, dock till en kostnad för staten. Samtidigt finns en risk att bilåkningen ökar, med ökad klimat- och miljöpåverkan samt förhöjd risk för trafikskadade.

En definition av tillägget vid bristfällig kollektivtrafik bör utgå från kriterierna avstånd, utbud och ta hänsyn till geografiska förutsättningar. Det är en stor skillnad på 30 kilometer till arbetet för de som arbetar i en av Uppsala läns centralorter jämfört med de som inte bor i en central- eller tätort. Flera av länets största privata



2019-10-29

601-5965-2019

arbetsgivare ligger inte i Uppsala som är den ort med mest utbyggt kollektivtrafiken. Därför anser Länsstyrelsen att trots risk för ökad klimatpåverkan behöver ett tidsvinstkrav på 2,5 timme per dag justeras ner för att nå målgruppen som tidigare har yrkat avdrag, har bristfällig kollektivtrafik och är tvungna att resa på annat sätt än med kollektivtrafik.

Nuvarande reseavdrag utgör för de flesta en liten del av inkomsten, men för de som har stora utgifter för arbetsresor, och därmed stora avdrag i nuvarande system, samt har en lägre medelinkomst kan reseavdraget var nog så betydelsefullt. Därför viktigt att det blir särskilda regler för de som har lång pendling och liten möjlighet att utnyttja kollektivtrafik.

Utredningen fastställer att för den enskilde är sammanlagd tidsåtgång den viktigaste faktorn vid val av färdmedel vid en arbetsresa. Detta lär inte förändras när ersättningen blir färdmedelsneutral. De särskilda reglerna i regioner där kollektivtrafiken är bristfällig bör ta detta i beaktande för att säkerställa att individer uppmuntras att välja det alternativ med minst negativ miljöpåverkan och inte automatiskt välja bilen. Ett sätt att ändå uppmuntra individer att välja kollektiva färdmedel skulle kunna vara genom incitament som underlättar företagsetableringar i pendlingsnära lägen.

Det är positivt att den nya skattelättnaden inte kopplas till specifika miljövillkor då skattelättnaden för arbetsresor primärt har andra syften än miljöstyrning. Att utreda vilka styrmedel som skulle bidra till eventuella miljömål skulle vara omfattande och svåra att mäta.

Förslaget innebär en nominell ökning av administrativ arbetsbörda för företagen då de måste lämna uppgifter om arbetsplatsadress i arbetsgivardeklarationens individuppgift eller kontrolluppgift, något som dock kan systematiseras. Den framtida kompetensförsörjningen är beroende av bland annat goda pendlingsmöjligheter och förslaget har både positiv och negativ påverkan på möjligheterna att pendla.

#### **Dessutom bör man beakta följande**

Länsstyrelsen anser att om ersättningen vid längre pendling försämras kan det ha negativ inverkan på de arbetsmarknadspolitiska målen. Om pendlingen minskar kraftigt i Sverige så försvåras kompetensförsörjningen särskilt i glesbygden.

Det finns risk att storstadsregioner med väl utbyggd kollektivtrafik gynnas av förslaget mer än områden med sämre utbyggd kollektivtrafik. Utredningen poängterar att en utbyggd kollektivtrafik och cykelnät bidrar till positiva miljöeffekter samt till att fler väljer att pendla kollektivt. Infrastruktur med exempelvis pendlarparkering vid olika typer av knytpunkter är viktigt för att få resandet att fungera för arbetstagare.

Förslaget i sig har inte huvudsyftet att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och



2019-10-29

601-5965-2019

kan medföra såväl positiva som negativa konsekvenser beroende på pendlarens avstånd till arbetet och möjliga tidsvinster. Om personer byter arbete för att inte behöva pendla ökar det rörligheten på arbetsmarknaden. En ökad rörlighet på arbetsmarknaden har i sin tur både positiva och negativa effekter där särskilt viktig negativ aspekt att lyfta är möjligt kompetenstapp. De positiva effekterna är en ökad geografisk, yrkes- och branschmässig rörligheten i arbetskraften.

### **Förslag från Länsstyrelsen Uppsala län**

Utredningen fastställer att för den enskilde är sammanlagd tidsåtgång den viktigaste faktorn vid val av färdmedel vid en arbetsresa. Detta lär inte förändras när ersättningen blir färdmedelsneutral. Länsstyrelsen ser att ett oförändrat tidsvinstkrav på 2 timmar, till skillnad från förslaget på 2,5 timmar vinstkrav, skulle motiveras av att det liknar dagens system och minskar risken för skattefel. Att ha kvar samma tidsvinstkrav som i nuvarande system skulle även värna de som bor i områden med gles kollektivtrafik och minska de negativa effekterna som kan uppkomma vid en förändrad ersättningsnivå. Minskningen i miljöpåverkan kommer sannolikt inte att bli lika stor om tidsvinstkravet behålls vid 2 timmar per dag. Effekten på miljön kommer dock inte bara att påverkas av skatteavdragets utformning utan även av andra parametrar, exempelvis tillgång och användning av alternativa, fossilfria drivmedel, möjlighet till distansarbete via digitalisering och ökad samåkning.

Utredningen anger att konsekvenserna för resandet är liten, och att de gränser som sätts upp: miniminivån 30 km enkel resa samt tidsvinsten 2,5 timmer per dag, kan justeras. Det kan därför vara lämpligt att införa en uppföljning två år efter genomförandet för att utvärdera konsekvenserna för till exempel områden med bristfällig kollektivtrafik.

### **De som medverkat i beslutet**

Beslutet har fattats av landshövding Göran Enander med handläggare Karin Svanäng som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Johan von Knorring, avdelningschef Kristina Jansson, handläggare Anna Karlsson och handläggare Ted Bergman medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

### **Så här hanterar vi dina personuppgifter**

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).