

2019-09-25

Dnr: Fi2019/02525/S1

Ert datum 2019-06-28

Vårt dnr: 2019/8420

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 STOCKHOLM

Betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor SOU 2019:36

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad promemoria och anför följande.

Bakgrund

Regeringen har tillsatt en kommitté vars uppdrag är att undersöka hur regelverket för avdrag av resor mellan bostad och arbetsplats kan omarbetas för att gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, bidra till regionförstoring och ökad rörlighet på arbetsmarknaden, underlätta för att människor ska kunna bo och verka i hela landet, samt att regelverket ska vara enkelt att tillämpa och minska skattefelet.

Kommitténs förslag är ett regelverk där den skattskyldige får en skattereduktion istället för som idag ett avdrag. Skattereduktionen föreslås uppgå till 60 öre/km. Den skattskyldige erhåller dock bara avdraget om denne har minst 30 km mellan bostaden och arbetet. För avstånd över 80 km ges normalt ingen skattereduktion. Vid bristfällig kollektivtrafik ges dock ett extra avdrag om 20 kr/resdag vid avstånd om 30 km och uppåt samt att det utgår ett rörligt belopp om 60 öre/km för avstånd mellan 80 och 150 km. Skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning tvingas använda egen bil eller förmånsbil ges en skattereduktion för avstånd som överstiger 10 km upp till och med 150 km. Vidare föreslår kommittén att skattereduktion ska ges med 30% av skäligena utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter till den del dessa överstiger 8 000 kr/år, men bara i det fall den skattskyldige uppfyller kravet om bristfällig kollektivtrafik. Avdraget för trängselskatt avskaffas enligt förslaget. Regelförändringen föreslås träda i kraft 1 januari 2021.

2019-09-25

Sammanfattning av LRF:s åsikter

De huvudsakliga skälen till kompensation för arbetsresor är att stimulera och möjliggöra för arbetstagare att söka arbete på annan ort än bostadsorten samt att arbetsgivare ska få större möjlighet att attrahera kompetent personal från andra orter. För svensk ekonomi och för samhället i stort är det bra om matchningen på arbetsmarknaden förbättras eftersom detta leder till högre tillväxt och lägre arbetslöshet. LRF är därför positiva till alla former av förbättringar på området.

Enligt den utredning som kommittén gjort kommer förändringen inte att förbättra situationen för skattskyldiga som idag använder bil för sina arbetsresor. Istället kommer förslaget leda till försämringar för en stor andel skattskyldiga. Kommittén räknar bland annat med att ca 200 000 färre kommer kvalificera sig för skattelättnaden med deras förslag än men dagens regelverk.

Kommittén har låtit konsultbolaget Sweco göra en konsekvensanalys av förslaget. Enligt Sweco:s analys kommer förslaget innebära en regionkrympning i områden där kollektivtrafiken är begränsad eller obefintlig medan en regionförstoring enbart kan uppnås i de områden där tillräckligt bra kollektivtrafik erbjuds. Kommitténs förslag tycks alltså vara utformad så att det gynnar människor som bor i, eller i närheten av, städer där kollektivtrafiken ofta är bra, samtidigt som det missgynnar människor som bor på landsbygden där kollektivtrafiken ofta är begränsad eller obefintlig. Kommitténs förslag tycks alltså gå stick i stäv med direktivet eftersom viktiga delar i direktivet är att utarbeta ett förslag som leder till regionförstoring samt underlättar för att människor ska kunna bo och verka i hela landet.

LRF anser att det är väldigt viktigt att regelverket utformas så att de som bor eller arbetar i områden med bristfällig eller obefintlig kollektivtrafik får bättre möjlighet till skattelättnad för arbetsresor med egen bil. Människor som bor där det finns god kollektivtrafik har normalt lägre kostnader för arbetsresor än människor som bor i orter där kollektivtrafiken är begränsad. Detta beror bland annat på att kollektivtrafik till stor del är subventionerad av skattekollektivet medan resor med egen bil helt och hållet belastar den enskilde resenären. Människor som gör sina arbetsresor med kollektivtrafik har alltså redan fått en skattelättnad genom att biljettpriiset inte motsvarar resans kostnad. Den som är tvingad att resa med egen bil står däremot helt och hållet för resans kostnad samt att dessa även via skattsedeln är med och betalar delar av biljettpriiset för den som reser med kollektivtrafik.

LRF:s åsikt är därför att skattelättnaden i första hand bör riktas till människor som på grund av bristfällig eller obefintlig kollektivtrafik är tvingade att genomföra sina arbetsresor med egen bil. Skattelättnaden bör även riktas till människor som har möjlighet att resa med kollektivtrafik men där avståndet

2019-09-25

mellan bostad och arbete är så långt att kostnaden blir betydande för den enskilde. Ett regelverk som bygger på dessa två utgångspunkter skulle i större grad uppfylla både det grundläggande syftet med reseavdrag samt även regeringens direktiv.

Att verka för att minska människans avtryck vad avser växthusgaser och luftföroreningar är väldigt bra och något som LRF stöder. Fordonsflottan blir i allt större grad elektrifierad och tack vare till exempel reduktionsplikten kommer andelen fossila bränslen att minska i framtiden. LRF är medvetna om att det kommer ta viss tid och att teknik och utveckling inte ensamt kommer lösa människans klimatavtryck. Likväl anser LRF att arbetet med att minska människans klimatavtryck avseende resor snarare bör fokusera på att stimulera människor att resa med kollektivtrafik, klimatvänliga fordon, samt att tanka klimatvänliga bränslen, än genom begränsningar i reseavdraget.

Det nuvarande reseavdraget som finns till för att kompensera för resor mellan bostad och arbete, används idag i högre utsträckning i storstadsområden än på landsbygden. LRF anser att reseavdraget bör förändras, så att det i högre grad används för att kompensera för resor på landsbygden och i områden där kollektivtrafiken är bristfällig. LRF förespråkar därför ett regelverk som i större utsträckning gör det möjligt att bo och verka på landsbygden samt att avdraget bör höjas för att bättre kompensera för ökade drivmedelsskatter.

Landsbygden särskiljer sig väldigt mycket från städer med långa avstånd och i många fall mycket begränsad tillgång till kollektivtrafik. LRF är därför positiva till att regeringen ska göra en fördjupad analys av konsekvenserna för boende och företag på landsbygden.

Enskilda punkter

Förutom åsikterna ovan vill LRF lämna följande synpunkter på respektive punkt i förslaget.

9.3.3 Skattelättnad bör ges i form av skattereduktion

Avdragsrätt för resekostnader har funnits i över 100 år och är ett väl beprövat regelverk. Lagstiftaren bör därför vara väldigt försiktig med förändringar i systemet. Ett regelverk med skattereduktion riskerar att leda till att vissa, som enligt förslaget har rätt till reduktion, likväl går miste om skattereduktionen. Så blir fallet om skatter och avgifter inte räcker till, eller gått åt till andra, skattereduktioner.

LRF är därför kritiska till ett system där skattelättnaden hanteras via en skattereduktion istället för ett avdrag.

2019-09-25

9.4.2 Regionförstoring och rörlighet på arbetsmarknaden, 9.4.3 Bo och verka i hela landet

En väldigt viktig aspekt av skattelättnaden, och en av huvudpunkterna i direktivet, är hur regelverket på bästa sätt kan bidra till regionförstoring och ökad rörlighet på arbetsmarknaden. Enligt den analys som Sweco gjort kommer kommitténs förslag att leda till en regionminskning i de delar av landet som har bristfällig kollektivtrafik. Kommitténs förslag kommer enligt Sweco:s analys alltså att leda till försämringar för många som bor på landsbygden. LRF ställer sig kritiska till detta och förespråkar istället ett regelverk som tar sikte på de skattskyldiga som inte har möjlighet att åka kollektivtrafik utan är beroende av egen bil.

9.5.1 Avståndsberoende och färdmedelsneutralt

LRF är av åsikten att skattelättnaden i första hand ska rikta sig till skattskyldiga som på grund av bristfällig eller obefintlig kollektivtrafik är tvingade att göra sina arbetsresor med egen bil. LRF är därför kritiska till kommitténs förslag.

10.3.3 Flera arbetsplatser eller flera arbetspass per dygn samt 12.5 Tjänsteresor

LRF är positiva till utredningens förslag vad avser beräkning av resor mellan bostad och arbetsplats för den som har flera arbetsplatser eller flera arbetspass per dygn. Vidare är LRF positiva till att tjänsteresor som görs av anställda, samt motsvarande resor i verksamheten som görs av enskilda näringsidkare, fortsatt ska hanteras som ett avdrag.

LRF anser dock att det är väldigt olyckligt att Skatteverket, och viss mån även domstolar, ofta anser att näringsidkares resor mellan till exempel två näringsfastigheter anses som arbetsresor när de i själva verket är uppenbara resor i näringsverksamheten. Utredningen tar inte upp detta varför LRF vill lyfta frågan då den idag, enligt vår åsikt, hanteras på principiellt felaktigt sätt av myndigheterna.

10.4.1 Nedre avståndsgräns

Dagens regelverk innebär att en skattskyldig som har ca 15 km mellan bostad och arbete kan komma över gränseloppet vid transport med egen bil om övriga förutsättningar är uppfyllda. En höjning av denna gräns till 30 km innebär att en stor andel skattskyldiga kommer att mista möjlighet till ersättning. Enligt utredningen kommer ca 200 000 personer att gå miste om skattelättnaden. Eftersom kommitténs förslag försämrar möjligheterna att bo och verka i de delar av landet som har begränsad eller obefintlig kollektivtrafik ställer sig LRF kritiska till en höjd avståndsgräns.

2019-09-25

10.4.2 Övre avståndsgräns

LRF vill se ett regelverk som i större utsträckning ger skattekompensation till de som har långa avstånd mellan bostad och arbete. LRF är därför kritiska till en övre avståndsgräns.

10.5.1 Beräkning av antalet resdagar

LRF anser att beräkningen ska göras på det faktiska antalet dagar som den skattskyldige reser mellan bostad och arbete.

LRF är kritiska till den föreslagna nedre gränsen om minst 60 resdagar för att erhålla skattereduktionen eftersom det leder till att tex skattskyldiga med tillfälligt arbete under enbart viss del av året går miste om skattereduktionen. Detta drabbar till exempel ungdomar som sommarjobbar.

LRF är även kritiska till den föreslagna övre gränsen om maximalt 210 resdagar. Detta eftersom ett arbetsår normalt innehåller ca 250 arbetsdagar. Kommittén har tagit hänsyn till sjukfrånvaro, semester, hemarbete samt vård av sjukt barn i sin beräkning. LRF ser ingen anledning till varför denna begränsning finns utan anser att skattskyldiga bör få avdrag för samtliga dagar som denne reser mellan bostad och arbete. I teorin bör det alltså vara möjligt att få avdrag för 365/år om den skattskyldige arbetat samtliga dagar. I praktiken kommer de flesta, som uppfyller övriga villkor, att yrka avdrag för ca 210 arbetsdagar, men LRF vill inte se en negativ begränsning för människor som arbetar fler dagar än genomsnittet.

10.5.2 Kilometersatsen

Kilometersatsen om 60 öre/km är framtagen för att ge motsvarande skattelättnad som ett avdrag om 1,85 kr/km vid en marginalsatt om 32%. Detta belopp täcker inte de kostnader som skattelättnaden är tänkt att täcka. LRF förespråkar därför en högre skattelättnad.

10.6 Tillägg vid bristfällig kollektivtrafik

LRF är positiva till att utredningen i denna punkt fokuserar på människor som bor eller arbetar i områden med bristfällig kollektivtrafik. LRF ifrågasätter dock att människor som har möjlighet att resa med skattesubventionerad kollektivtrafik ska få en skattelättnad för kortare arbetsresor. Skattelättnaden bör i sin helhet fokusera på de som är beroende av att resa med egen bil, samt de som har möjlighet att resa med kollektivtrafik men där avståndet mellan bostad och arbete är så långt att kostnaden blir betydande för den enskilde .

2019-09-25

10.6.2 Precisering av kriterium för bristfällig kollektivtrafik

LRF anser att dagens krav om tidsvinst om minst 2 h per, alltså motsvarande 1 h för enkel resa, är väl avvägd och anser att denna ska ligga kvar.

Analys och slutsats

LRF är positiva till att regeringen vill utreda och förbättra regelverket kring arbetsresor. För att inte försämra förutsättningarna för människor på landsbygden bör dock flera av kommitténs förslag justeras så att det inte innebär försämringar för människor som bor i de delar av landet som har bristfällig eller obefintlig kollektivtrafik och därmed är beroende av bil.

LRF anser att skattelättnaden för arbetsresor främst ska rikta sig till de som inte har möjlighet att nyttja kollektivtrafik utan är beroende av bil för sina arbetsresor.

LRF anser att avdraget ska höjas för att i större utsträckning täcka den enskildes kostnader för höjda drivmedelsskatter.

Vidare anser LRF att skattelättnaden fortsatt ska ges i form av ett skatteavdrag och inte i form av en skattereduktion som kommittén föreslår.

Lovisa Forssell
Enhetschef
Lantbrukarnas Riksförbund

Martin Mörman
Skatteexpert
Lantbrukarnas Riksförbund