



**Finansdepartementet**  
Skatte och Tullavdelningen  
Enheten för inkomstskatt  
och socialavgifter  
Tove Berlin  
103 33 stockholm

## MRF har beretts tillfälle att komma med synpunkter på remiss SOU 2019:36 Skattelättnad för arbetsresor

Kommittén har haft i uppdrag att undersöka hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats bör omarbetas för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare än nuvarande system att tillämpa, administrera och kontrollera.

Kommittén föreslår att reseavdraget avskaffas i sin nuvarande form. Det ersätts av en avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

### Generella synpunkter:

Reseavdrag tillkom och finns för att arbetsmarknaden ska kunna fungera bättre. Men, remissens förslag berör ej detta, vilket kan få individer att helt avstå från delta i arbetsmarknaden då det inte "lönar sig" att ta sig till ett jobb en bit längre bort. Detta försämrar dessutom arbetsmarknadens möjligheter att hantera omställning då reella arbetsmarknadsregioner minskar. Något som exempelvis märks vid fabriksnedläggningar, större omstruktureringar etc.

Utredningen har således helt andra syften och riskerar skada hela tanken med reseavdragen. Pendling skapar stora värden så därför borde reseavdraget istället förbättras, fokuseras på tidsåtgång och anpassas efter riktiga kostnader.

### Sammanfattning

MRF avstyrker således förslaget till en avståndsbasead och färdmedelsneutral



skattereduktion för längre arbetsresor eftersom vi anser att det blir en försämring för alla de människor som inte har alternativ till bilresande.

## Argumentation för vår ståndpunkt

### Arbetsmarknad och pendling:

- Sverige har en reglerad arbets- och bostadsmarknad. Goda villkor för pendling är en ventil som kompenserar för detta. Detta tar inte remissen hänsyn till.
- Förslagen fokuserar på de med högst inkomst, men försämrade reseavdrag får störst konsekvens för de som har låg inkomst. Det blir dessutom fel bara se till skillnaden glesbygd - storstad, behovet av arbetspendling är stort även i områden runt storstad. **Tid är helt avgörande** för pendling, inte avstånd. Därför borde också remissen ta hänsyn till tidsåtgång istället för ensidigt på faktisk sträcka.
- Behov av pendling kommer att öka med ökad specialisering. Sverige har haft en låg produktivitetstillväxt, att begränsa rörligheten på arbetsmarknaden slår mot möjligheterna till specialisering.
- Arbetspendlingen är en viktig del i hushållens vardagspussel och kan ses som en länk mellan privatliv och arbetsliv. De beslut som hushållen tar om pendling och restider påverkar familjemedlemmarnas möjligheter på arbetsmarknaden. Ju större möjlighet man har att pendla desto fler blir valmöjligheterna på arbetsmarknaden. För den som vill och kan pendla längre underlättas matchningen med en lämplig arbetsgivare. Pendlingen kan ses som en kostnad för den anställdes karriär eller yrkesval och den "vinst" man gör genom att pendla måste överstiga kostnaden för den längre arbetsresan. Här är reseavdragen en viktig parameter.
- Också för arbetsgivaren kan det finnas skäl att utvidga sitt sökområde. Det kan handla om kompetensbrist som gör att det är motiverat att ersätta en pendlare för kostnaden för en längre arbetsresa. För arbetsgivaren är det inte självklart att ersätta en långpendlare med högre lön. Kollektivavtal ger till exempel inte stöd för att längre pendlingsavstånd är ett sakligt skäl för högre lön. Arbetsgivaren får i så fall hänvisa till marknadskrafterna. Ett försämrat reseavdrag för pendlare slår sönder arbetsregionernas och arbetsmarknadens funktion.
- Bostad och arbetsplats är olika val för de flesta som bor i Sverige. Med en familjebild där numera oftast alla vuxna arbetar är det besynnerligt att anta att man kan bosätta sig nära ett jobb – det förutsätter att dels båda ska jobba på ungefär samma ställe, dels att det blir mycket svårare för den ene i familjen att gå vidare i karriären och byta jobb. Bostad väljer man efter vad som är praktiskt och trevligt ur alla delar av ens familjesituation, såsom skolor, kulturutbud, natur etc. Det är således mycket tveksamt att någon väljer bostad efter reseavdragets konstruktion. (se s 59 i



remissen)

- Om människor däremot skulle välja bort vissa arbeten på grund av att reseavdragen försämras, så medför detta förstås lägre arbetsinkomster och därmed lägre skatteintäkter till staten. Det är således svårt att se hur reseavdragens försämring för pendlarna skulle kunna bidra till något positivt överhuvudtaget.
- Diskussionen om att införa en max-reslängd är obsolet. Dels går resor snabbare nu än för, låt säga, 30 år sedan, dels har arbetsmarknadsregionerna blivit större något som är bra för landets välstånd. Kanske borde istället fler resa längre för att få en bättre karriär? Likaså försvinner incitamentet för trafikhuvudmän och gatukontor att förbättra restider och resvägar vid ett sådant resonemang.

## Klimat

- Klimat och miljömål bör lösas med bättre fordon, inte med begränsningar av rörligheten på arbetsmarknaden.

Tabell 2.5 Genomsnittligt pendlingsavstånd enkel resa (km) efter kön och sektor 2016

Löneintervall kronor	Hela ekonomin		Arbetare i privat sektor		Tjänstemän i Privat sektor		Kommuner		Landsting		Staten	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
0-25 700	10,9	13,1	12,1	13,5	13,3	13,3	7,2	8,6	12,5	12,4	15,0	20,1
25 700-30 000	10,8	14,2	11,2	14,2	12,9	15,5	8,2	11,2	12,4	14,0	14,7	15,9
30 000-37 000	11,9	15,5	11,7	16,3	13,1	14,9	9,7	12,6	13,2	15,9	15,1	17,4
37 000-47 800	14,0	17,3	14,3	18,5	14,3	17,1	11,1	13,3	14,6	17,0	17,4	19,6
47 800-	15,3	18,6	16,2	19,1	15,0	18,6	15,2	17,7	15,5	16,1	16,9	20,2

Källa: Medlingsinstitutet och SCB.

Källa: Lönebildningen mellan män och kvinnor 2018. Medlingsinstitutet.

[http://www.mi.se/files/PDF-er/lonestruktur/skillnaden\\_18/skillnaden18\\_ori\\_webb.pdf](http://www.mi.se/files/PDF-er/lonestruktur/skillnaden_18/skillnaden18_ori_webb.pdf)

Se även MRFs SKOP om reseavdrag

<https://www.mrf.se/blog/2019/06/26/reseavdragen-borde-utvecklas-inte-avvecklas/>

## Slutsats

MRF anser att dagens system fungerar relativt väl och menar att avdrag för resa med bil snarare borde höjas.



För bilbranschens bästa

Stockholm

Sida 4 (4)  
20191031

MRF anser således att utredningens förslag ej ska genomföras

Stockholm 2019 10 31

Charlie Magnusson

Ansvarig press, opinion och samhälle