

Skattelättnad för arbetsresor - en avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor - SOU 2019:36

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL):

- välkomnar ett förändrat reseavdragssystem.
- anser att det är positivt med en avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor.
- anser att ytterligare analyser krävs för att utforma ett förslag som behandlar målkonflikter och där avvägningar görs mellan målen.
- anser att det är oacceptabelt att införa ett system som leder till en regionförminskning som drabbar glesbygden.
- anser att bristfällig kollektivtrafik bör definieras med utgångspunkt i kollektivtrafikutbud.
- anser att betänkandet saknar analyser av kommuner och regioner som arbetsgivare och att den administrativa bördan underskattas.

SKL välkomnar ett förändrat reseavdragssystem

Det nuvarande reseavdragssystemet för resor till och från arbetet har stora brister, bland annat när det kommer till fördelningspolitiska effekter och dess bidrag till klimatpåverkan från transportsektorn. Dessutom är systemet svårt att kontrollera vilket föranleder omfattande fusk. I Skatteverkets promemoria från 2019 *Avdrag för resor till och från arbetet – en uppföljning av skattefelskontrollen*¹ beräknas över hälften av avdragen vara felaktiga och det årliga skattefelet beräknas uppgå till 1,75 miljarder kronor. Det befintliga systemet för reseavdrag har behandlats i flera utredningar där behovet av ett förändrat system har lyfts fram och där SKL ställt sig positiva till en översyn. SKL välkomnar ett förändrat reseavdragssystem enligt målsättningar och utgångspunkter i kommittédirektivet.

¹<https://www.skatteverket.se/download/18.8bcb26d16a5646a1486e9f1558610926238/Uppf%C3%B6ljningReseavdrag.pdf>

Ert dnr:

Positivt med en avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion

Betänkandet innehåller flera delar som SKL ställer sig positiv till. SKL tillstyrker att avdraget avskaffas i sin nuvarande form och ersätts med en skattereduktion vilket bland annat gör att avdraget blir lika värt för hög- och låginkomsttagare. SKL tillstyrker även ett avståndsbasead och färdmedelsneutralt system, om det kan utformas på ett sådant sätt att glesbygden inte missgynnas av förslaget. I föreliggande yttrande väljer vi dock att lyfta fram och utveckla de delar av betänkandet som vi ser behöver bearbetas och justeras.

Ytterligare analyser krävs för att utforma ett förslag som behandlar målkonflikter och där avvägningar gjorts mellan målen

SKL efterlyser ett reseavdragsystem som tydligare härleds ur målsättningarna i kommittédirektivet. Trafikanalyserna visar på minskad klimatpåverkan, vilket är positivt, men visar även att en betydande del av de positiva klimatteffekterna utgörs av minskade resor i glesbygd. Vid utformningen av ett nytt system för jobbresaavdrag är det nödvändigt med avvägningar mellan målen för att hitta en acceptabel balans mellan dessa i systemet. SKL anser att betänkandet inte behandlar de konflikter som målen i kommittédirektivet innebär eller på ett tydligt sätt redogör för vilka avvägningar eller prioriteringar som gjorts mellan målen. Det saknas också konsekvensanalyser av alternativa förslag. De olika alternativ som utreds är mer att betrakta som varianter av ett och samma system vilket även påtalas i konsultrapporten med genomförda trafikanalys. Det utgör en svaghet för utredningen och medför att det krävs ytterligare analyser för att utforma ett slutligt förslag.

Inte acceptabelt med ett system som leder till en regionförminskning som drabbar glesbygden

Två utgångspunkter i kommittédirektivet är att förslag ska leda till regionförstoring och underlätta rörligheten på arbetsmarknaden samt möjlighet att bo och verka i hela landet. Arbetsgivarna inom kommuner och regioner står inför stora utmaningar gällande kompetensförsörjning där regionförstoring är en viktig del i att kunna säkerställa arbetskraftsbehovet i verksamheterna framöver. Med de demografiska utmaningar som finns förväntas situationen med kompetensförsörjning bli än mer ansträngd, särskilt för glesbygdskommuner och -regioner. Trafikanalys av det system som föreslås visar på en minskad klimatpåverkan från arbetsresor vilket är positivt, men systemet leder också till en generell regionförminskning som enligt trafikanalys blir mest påtaglig i glesbygden. Betänkandet beaktar därmed inte i tillräcklig grad målet om att det ska vara möjligt att bo och verka i hela landet. SKL anser inte att det är acceptabelt att införa ett system som riskerar minska rörligheten på arbetsmarknaden och att betänkandet inte beaktar målet om att bo och verka i hela landet på ett tillfredsställande sätt.

Det system som föreslås i betänkandet fokuserar skattelättnaden för arbetsresor till längre avstånd mellan bostad och arbetsplats. Betänkandet anger att det görs i syfte att

Ert dnr:

bidra till regionförstoring, en väl fungerande arbetsmarknad och möjlighet att bo och verka i hela landet. Utredningen bortser då från det faktum att medelreslängden för arbetsresor är kortare i glesbygd än i landet som genomsnitt. Förslagetets fokus på längre arbetsresor gör då att boende i glesbygd inte omfattas av systemet. SKL ser att de föreslagna undre och övre avståndsgränserna inte är ändamålsenliga i alla delar av landet, då arbetsresornas längd varierar i landet. Det är angeläget att systemet inte leder till regionförminskning eller missgynnar glesbygden. Utredningen ger alternativa förslag till ett fast tillägg om 20 kronor per dag (kapitel 17.5), där det bland annat föreslås att istället medge skattereduktion med kilometersatsen 60 öre per kilometer redan från avstånd på 15 kilometer för skattskyldiga med bristfällig tillgång till kollektivtrafik. Skattelättnaden för de med bristfällig kollektivtrafik skulle då bli i stort sett oförändrad för skattskyldiga med låg marginalsatt som gör bilavdrag enligt dagens regler. SKL anser att ett sådant alternativ troligen är att föredra.

Bristfällig kollektivtrafik bör definieras med utgångspunkt i kollektivtrafikutbud

SKL ställer sig positiv till att kompensera personer som bor eller arbetar i områden med bristfällig kollektivtrafik, men avstyrker definitionen enligt förslaget. SKL anser att regeln om tidsvinstkrav måste avskaffas då den föranleder omfattande fusk i dagens system. Skatteverkets uppföljning av skattefel från 2019 visar att det vanligaste felet, jämte det att den skattskyldige inte kan styrka sitt avdrag, är att den skattskyldige inte uppfyller kravet om tidsvinst för att kunna tillgodogöra sig avdrag för resor med bil. Även om kravet om tidsvinst höjs från 2 h till 2, 5 h i systemet är det svårt att se att det skulle minska omfattningen av fusket, då fusket idag består av att den skattskyldige inte uppfyller kraven. SKLs bedömning är att problemet med felaktiga avdrag med stor sannolikhet skulle kvarstå även med ett höjt tidsvinstkrav.

Vidare anser SKL att definitionen omfattar godtyckliga och icke träffsäkra delar, som exempelvis förslaget om att det ska finnas en lämplig infartsparkering nära hållplatsen. SKL ställer sig frågande till hur det ska bedömas vad som anses vara en infartsparkering och hur det ska kontrolleras vid exempelvis full beläggning. Det fasta tillägget om 20 kr per dag som erhålls vid bristfällig kollektivtrafik skapar dessutom tröskelvärden och följer inte logiken av ett avståndsbaseerat system. SKL ser därför att förslaget till definition av bristfällig kollektivtrafik med nödvändighet måste omarbetas och förtydligas.

SKL anser att bristfällig kollektivtrafik bör definieras på ett annat sätt. Ett sådant sätt kan vara att utgå från kollektivtrafikutbudet, till exempel antalet tillgängliga turer per dag och trafikdygn. Digitala uppgifter om hållplatsläge och kollektivtrafikutbud på dessa finns redan idag. Trafikutbudet i form av tidtabeller finns som öppna data och kan automatiskt inhämtas, vilket redan görs idag i exempelvis Samtrafikens Resrobot. Med dessa data kan även underlag till förifyllda uppgifter beräknas. En större grad av förifyllda uppgifter skulle minska risken för felaktigt ifyllda uppgifter i deklARATIONEN.

Ert dnr:

Betänkandet saknar analyser av kommuner och regioner som arbetsgivare och underskattar den administrativa bördan

Sveriges kommuner och regioner sysselsätter ungefär 1,2 miljoner arbetstagare i dagsläget. I betänkandet saknas en konsekvensanalys för kommuner och regioner som arbetsgivare motsvarande den som gjorts för företag. Inom kommuner och regioner har vissa verksamheter behov av att arbetstagare, tillfälligt eller stadigvarande, har flera arbetsställen. Att kontrollera och rapportera in ändrad arbetsplats enligt förslaget i utredningen blir enligt SKL därför en ytterligare administrativ börda för arbetsgivarna som är underskattad i utredningen.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Knape
Ordförande