



Finansdepartementet
Fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar, promemoria: "Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk Fi2021/03460"

Bakom den ursprungliga kommittén (SOU 2019:36) yttrande/ betänkande finns ett omfattande utredningsarbete. Tyvärr så verkar kommittén redan från början varit bakkunden för att åstadkomma något mer radikalt förslag vad det gäller förnyelse av arbetsreseavdraget genom uppdragets neutralitet ekonomiskt. Materialet har en kraftig storstadsinfluens.

Det är märkligt att man varken i kommittén eller i promemorian förmått förstå landsbygdens och glesbygdens verklighet. Arbetsmarknaden är inte bara den egna kommunen eller regionen utan den är hela Sverige. Det är många som är i behov att resa längre sträckor till arbetet som haft/har betydligt högre förväntningar på kommittén. Det är viktigt att påpeka regelverkets övergripande syfte måste vara att kompensera de människor som har ökade kostnader för resor till och från arbetet, för att underlätta rörligheten på arbetsmarknaden och synsättet måste vara att hela Sverige ska leva.

Att efter så lång tid och sent utarbetande av denna promemoria inte lyckats skapa ett betydligt bättre, enklare, rättvisare förslag till nytt reseavdrag för arbetsresor är beklagligt. Meningen borde vara att det ska kunna förstås av så många som möjlig utan att behöva anlita expertis. Troligtvis är orsaken till att man inte lyckas åstadkomma bra regler för arbetsreseavdraget ligger i oförmågan att lösgöra sig från den kungliga svenska avundsjukan. Vart tog intensionerna i utredning "För Sveriges landsbygder - en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd (SOU 2017:1)" vägen? Utredningen har faktiskt lett till beslut i Sveriges riksdag och samtliga regioner jobbar efter att nå de mål som beskrivs där.

Några saker i kommitténs förslag kan dock accepteras och känns värt att arbeta vidare med: Att införa en differentiering av gränsen för vad som man skall tåla i resväg utan att få ersättning där man räknar upp ett antal kommuner runt Stockholm, Göteborg och Malmö som skall få skattereduktion enbart för resan över 30 Km medan resten av Sverige får

reduktion redan från 15 Km. Förslag är en bra början på ett mer flexibelt avdragssystem och som man kan bygga vidare på. Skulle man kunna tänka sig en påbyggnad där man antingen sätter 0 Km för de uppräknade områdena. Då finns det möjlighet att ytterligare differentiera trappstegen genom att andra områden med god kollektivtrafik skulle få en begränsning på 30 Km. Här finns det möjlighet att arbeta med fler möjligheter. Varför inte en trappstege med 0, 30 och 45 Km. Ett sådant förfarande skulle också ge utrymme för ett högre avdrag för de områden som räknas till de glesbygdsområden som har det svårast med andra kollektivresor än med (egen) bil utan att arbetsreseavdraget skulle öka belastningen på statens ekonomi.

Det kan inte heller vara negativt att införa ett avstånds baserat system där resans längd är avgörande oavsett färdmedel. Det borde innebära att fler uppmuntras till att välja cykel, moped eller något kollektivt färdmedel där det finns valmöjlighet i stället för bil.

Positivt är det också att systemet ska gälla vid skattefri utbildning eller annan enligt 11Kap 17§ inkomstskattelagen.

Bra att alla i bilen, vid samåkning, får tillgodoräkna skattereduktionen förutsatt reglerna gäller. Detta borde öka intresset för samåkning och att det även tar bort en del avarter som det gamla systemet lockade till.

Det är helt riktigt att rätten att dra av för trängselavgiften tas bort. Det borde öka effekten av denna avgift.

Det är bra att inte förändra rätten till Hemresor, Tjänsteresor och Inställelseresor. Man förenklar på det sättet situationen för de där dessa avdrag är helt avgörande för sin existens och utveckling. Möjligheten till att bo kvar i en glesbygd och ändå klara av att försörja sig. Det är ändå en stor påfrestning på de personer/familjer som lever under de villkoren. (och det bara för att värna om bygden och ett i övrigt gott liv). Man borde dock ta bort tidsgränsen på tre år för rätten till hemresor vid dubbel bosättning.

Förslag i promemorian som inte kan accepteras:

Kommittén och den/de som författat förslaget i promemorian har tydligen inte haft förmågan att förstå/ sätta sig in i människors levnads/försörjnings villkor utanför storstadsområdena. Då menar vi inte bara Stockholm Utan också tätortsområden som exempelvis Örebro, Västerås, Jönköping och Uppsala.

Att sätta en gräns på 210 dagar är helt förkastligt. De som tex. Tar ut betalning för semester och arbetar i stället?? De har kanske inte råd till något annat eller arbetas det över på helger för att arbetsuppgiften kräver det. Man ska också komma ihåg att det finns personer som har mer än ett arbete för att kunna försörja sig. Promemorian tar dessutom inte hänsyn till arbetare som har delade turer och som har rätt att åka hem mellan åker hem mellan turerna. Förslaget utgår att de flesta är heltidsanställda. Vilken hänsyn tar förslaget till de grupper av anställda som åker mellan olika arbetsgivare och anställda.

I samtal med redovisningskonsulter så är det mer vanligt med 220–230 dagar men varför sätta en gräns. Ta bort gränsen på 210 dagar.

Att sätta en gräns på 80 km enkel resa är också ett märkligt förslag. Det är inte alls ovanligt att landsbygdens folk pendlar betydligt längre sträckor. De som veckopendlar, räknas de in under denna begränsning? Om så är fallet kommer ett antal att inte kunna försörja sig och inte heller bo kvar på hemorten. Målet måste vara att **Hela Sverige Ska Leva**. Enda orsaken till att sätta en gräns måste vara att Arbetsresorna sammantaget inte får "slå i taket" för statsfinanserna. Ta bort även denna gräns.

Det väldigt svårt att analysera de beräkningar som tagits fram och hur det slår exakt på de olika personerna/familjerna som berörs. En sak är dock klar, i promemorian är det gjort en jämförelse mellan gamla avdraget och deras förslag (sid 51 punkt 6.2) där framkommer det att för de allra flesta blir ett sänkt avdrag för resor framför allt för landsbygd/glesbygd. Det kan inte accepteras då kostnaderna för de anställdas arbetsresor har år efter år skjutit i höjden. Både de som reser och de som redovisar reseavdraget berörs. Man har under en följd av år förväntat sig en höjning av reseavdraget schablonavdraget om 18.50 kr/mil. Nu kommer i stället en sänkning vilket knappast gynnar de som saknar kollektiva färdalternativ. En höjning är av stort behov.

Utifrån det nuvarande skattesystem när det gäller uppräknings med 50 öre per km för avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen så är den för låg. Summan har legat stil de senaste 10 åren. Det är svårt att ange ett exakt belopp på nivån men utifrån kostnadsutvecklingen borde nivån ligga på minst 70 öre. **En rejäl uppräknings av 50-öringen behövs.**

Vad är egentligen meningen med egenföretagens tjänsteresor? Överförs hela avdragen för resor för företagarens intjänande av intäkten till systemet för skattereduktion så skulle det få förödande konsekvenser de enskilda företagen.

Sammanfattning

Hela Sverige måste få leva

En rejäl uppräknings av 50 öring när det avdrag för resor. Avdraget skall uppräknas kraftigt.

Man bör överväga att ytterligare differentiering införs.

Avstryker en gräns på 80 km som får allvarliga konsekvenser.

Vad är egentligen meningen med egenföretagarnas tjänsteresor.

Eu

Karin Malmfjord

Ordförande Inlandskommunernas ekonomiska förening