

Skattebetalarna:

Finansdepartementet
Jakobsgatan 24
103 33 Stockholm

Stockholm 19 januari

Er referens: Fi2021/03460

Remissyttrande

Promemorian Skattelättnader för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Skattebetalarnas Förening avstyrker förslagen i promemorian Skattelättnader för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (Fi2021/03460). Skattebetalarnas Förening kan konstatera att förslagen i promemorian inte tar tillräcklig hänsyn till de behov av arbetspendling som finns i Sverige, inte minst utanför storstäderna. Effekterna för den enskilde som är i störst behov av reseavdraget blir stora, och därmed riskerar konsekvenserna för arbetsmarknadens funktionssätt och arbetsgivares kompetensförsörjning bli allvarliga.

Reseavdraget fyller en viktig funktion för att säkerställa kompetensförsörjning över hela Sverige. Genom att kompensera för stora resekostnader möjliggör man för personal att bo och arbeta i större arbetsmarknadsregioner än vad som annars vore möjligt. Förslaget i promemorian om ett enklare, färdmedelsneutralt reseavdrag går att sympatisera med, och är enklare för mer eller mindre alla inblandade parter. Dagens system är i många fall krångligt och svårt att säkerställa korrekt nyttjande av. De föreslagna förändringarna är dock inte utan egna brister, och inte heller proportionerliga mot bristerna i dagens system. Ett färdmedelsneutralt system medför att kopplingen till den arbetspendlandes faktiska kostnader försvinner. Detta i kombination med den övre avståndsgräns på 80 km enkel väg blir ett hårt slag de som behöver avdraget allra mest. Den som bor i glesbygd och pendlar långa avstånd, inte sällan utan möjlighet att välja alternativa färdmedel till bilen, kommer mötas av en stor kostnadshöjning på upp till tiotusentals kronor om året. Den som jobbar på obekväma tider eller platser där det saknas möjlighet att resa kollektivt. Detta kommer självfallet att få effekter på arbetsmarknaden, inte minst utanför storstäderna. Möjligheten att rekrytera kompetent personal kommer försämrats, framför allt i glesbygd. Det föreslagna systemet innebär att fler individer än idag kvalificerar sig för skattelättnader för arbetsresor. Många som redan idag har låga kostnader för att ta sig till och från arbetet, till stor del för att man nyttjar redan hårt skattesubventionerad kollektivtrafik, omfattas. Mot bakgrund av detta är det svårt att se att de föreslagna förändringarna i promemorian verkligen handlar om att skapa goda förutsättningar för arbetsresor, i stället framstår det som politiska förslag för att försöka styra fler medborgare att resa med kollektivtrafik i stället för i egen bil. Om det är intentionen vore det mycket bättre att regeringen är ärlig med det, i stället för att försöka klä det i en fråga om arbetsmarknadsresor. Vidare hade en analys av hur ett system som helt ersätter för faktiska resekostnader skulle se ut och påverka varit ett välkommet tillskott till promemorian, då det gjort det möjligt att jämföra de faktiska kostnaderna med avdrag och i vilken mån olika grupper ersätts.

Reseavdraget används av 11 procent av befolkningen över 20 år, enligt Riksdagens Utredningstjänst. Redan idag står avdraget bara för en liten del av de faktiska kostnader individen har för att ta sig till och från arbetet. År 2019 uppgick avdraget till ca 14 miljarder kronor, och ledde till minskade skatteintäkter, och alltså minskade kostnader för individen, med ca 5,2 miljarder kronor. Minimigränser och låg nivå på avdraget per kilometer gör att den största delen av kostnaden bärs av den enskilde, tvärtom hur det ibland kan låta i den politiska debatten där reseavdraget gång på gång målas ut som för generöst. Reseavdraget används mest frekvent i Uppsala län och Hallands län, men för en mer djuplodad analys behöver man se ner på kommunnivå. I Ale, Bollebygd, Knivsta, Lerum, Lilla Edet, Svalöv, Gagnef, Forshaga och Kungsbacka nyttjas avdraget av mer än var fjärde vuxen, medan det i Danderyd, Lidingö, Solna, Stockholm, Malmö, Nacka och Sundbyberg bara är upp till fem procent av befolkningen som använder avdraget. Det speglar också väl vilken påverkan avdraget har på hushållsekonomin. Det är alltså främst utanför storstäderna som reseavdraget används och är viktigt. Ett förändrat reseavdrag som föreslås i promemorian får förväntas ha stor effekt för boende i gles- och landsbygd, men även pendlarorter nära stora arbetsmarknadsregioner.

Skattebetalarnas Förening

Box 3319 103 66 Stockholm Besöksadress: Sveavägen 66 08-613 17 00 www.skattebetalarna.se

Skattebetalarna:

Kommun	Andel (%) individer med avdrag	Summa avdrag, mnkr	Snitt avdrag, vid avdrag, kr	Summa sm., mnkr	Snitt sm., kr	Snitt sm., vid avdrag, kr	Snitt sm. som andel (%) av inkomst
Ale	28	90	15 100	40	1 590	5 800	0,5
Bollebygd	28	30	16 300	10	1 700	6 100	0,5
Lilla Edet	27	60	21 600	20	2 110	7 700	0,7
Svalöv	27	50	16 300	20	1 560	5 700	0,5
Knivsta	27	50	13 000	20	1 500	5 500	0,4
Lerum	27	110	13 200	40	1 390	5 200	0,4
Gagnef	26	30	14 800	10	1 410	5 500	0,5
Forshaga	25	30	14 000	10	1 290	5 100	0,4
Kungsbacka	25	220	15 000	90	1 530	6 200	0,4

Tabell 1. Visar de kommuner med högst nyttjandegrad av reseavdraget och påverkan på hushållsekonomin som avdraget har. Riksdagens Utredningstjänst.

Kommun	Andel (%) individer med avdrag	Summa avdrag, mnkr	Snitt avdrag, vid avdrag, kr	Summa sm., mnkr	Snitt sm., kr	Snitt sm., vid avdrag, kr	Snitt sm. som andel (%) av inkomst
Danderyd	3	10	18 000	10	240	8 100	0
Lidingö	3	20	16 000	10	220	6 500	0
Solna	3	30	15 400	10	190	5 500	0
Stockholm	3	390	15 500	140	190	5 700	0
Malmö	5	190	14 600	70	280	5 500	0,1
Nacka	5	60	15 200	20	310	6 200	0,1
Sundbyberg	5	30	16 300	10	280	6 000	0,1

Tabell 2. Visar de kommuner med lägst nyttjandegrad av reseavdraget. Med en stor befolkningsvolym blir den totala summan för avdrag stor för exempelvis Stockholms kommun, men en låg andel av befolkningen där nyttjar avdraget, och den har en låg påverkan på hushållsekonomin. Riksdagens Utredningstjänst.

Det vore fullt görligt att kombinera promemorians föreslagna förändringar med en möjlighet för den som är beroende av bilen för att ta sig till och från arbetet och som har en längre resväg att ändå kunna få ersättning för sina kostnader. En sådan typ av säkerhetsventil föreslogs också av Reseavdragskommittén, men är något som regeringen har valt att bortse ifrån. En möjlighet för avdrag för längre resor och högre kostnader än vad som görs möjligt i promemorians förslag skulle underlätta för de som har allra störst behov av reseavdraget, och underlätta för kompetensförsörjning i glesbygd. Ett införande av en sådan säkerhetsventil måste ses som ett minimikrav för att helt eller delvis kunna genomföra förslagen i promemorian.

Avslutningsvis vill vi konstatera att en av de föreslagna förändringar som finns i promemorian och som skulle minska risken för fel med reseavdrag är att det ska uppges faktiskt resväg för att få del av den färdmedelsneutrala skattelättnaden. Det vore självfallet möjligt att införa en sådan förändring även i dagens system med reseavdrag, vilket får antas minska felaktiga avdrag även i dagens system. Det är en möjlighet som regeringen inte heller valt att se över.

Sverige har idag höga skatter på så väl arbete som drivmedel och därmed resor. För att öka incitamenten att arbeta och för att skapa bättre förutsättningar för svenska företag att växa behövs lägre skatter som stärker drivkrafter till arbete och ökar vår konkurrenskraft. Sammantaget får det bedömas högst osannolikt att promemorians förslag leder i den riktningen.

Skattebetalarnas Förening

Christian Ekström
Vd

Erik Bengtzboe
Chefekonom

Skattebetalarnas Förening

Box 3319 103 66 Stockholm Besöksadress: Sveavägen 66 08-613 17 00 www.skattebetalarna.se