

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för inkomstskatt och socialavgifter  
Tove Berlin

103 33 Stockholm

Stockholm

Vår referens

Dnr

2019-11-01

Philip Thunborg

Fi2019/02525/S1

## **Remissyttrande gällande betänkandet ”Skattelättnader för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor” (SOU 2019:36)**

Företagarna har givits tillfälle att ge ett yttrande gällande rubricerat betänkande och lämnar följande synpunkter.

### *Bakgrund*

I enlighet med kommittédirektivet ”Ett förändrat reseavdragssystem” har en utredning undersökt och lämnat förslag på 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. En utgångspunkt för förslaget till ett förändrat reseavdrag har varit att det ska bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden samtidigt som utformningen av reseavdraget bidrar till klimatmålet för transportsektorn 2030.

### *Sammanfattning*

Utredningens förslag innebär att reseavdraget i dess nuvarande kostnadsbaserade form avskaffas och ersätts med en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre resor mellan bostaden och arbetsplatsen, så kallade arbetsresor. Skattereduktion ges för den arbetsresa som enkel väg överstiger 30 kilometer men understiger 80 kilometer. För att erhålla reduktionen krävs att antalet resdagar som överstiger den nedre avståndsgränsen är som minst 60 dagar och som högst 210 dagar per år. Skattereduktionen är 60 öre per kilometer oavsett färdmedel. Om det bedöms att så kallad bristfällig kollektivtrafik föreligger, ges ett extra avdrag om 20 kronor per resdag enligt ovan avståndsbestämmelser, men även med ett rörligt belopp om 60 öre per kilometer för avstånd mellan 80 och 150 kilometer.

Företagarna ställer sig tveksamma till huruvida de förslag som lämnas i utredningen är ändamålsenliga enligt direktivets uppdrag. Vi ser vissa brister i utredningens slutsatser, vilka presenteras nedan.

### *Ställningstagande*

En av utgångspunkterna för uppdraget om ett förändrat reseavdrag har varit att det ska underlätta förutsättningarna att bo och verka i hela landet. Tvärtemot denna utgångspunkt riskerar utredningens förslag att många arbetspendlare inte medges någon skattereduktion eller att de får en väsentligt lägre reduktion än idag. Vi förstår utredningens ingångsvärde i att 30 kilometer kan uppfattas som en oansenlig sträcka, men med tanke på att kollektivtrafiken i delar av landet är oregelbunden eller bristfällig riskerar avståndsgränsen att få mer långtgående effekter än utredningen bedömer.

Dessutom kommer de som bor och verkar i landsbygd och som är beroende av bilen, men som inte når upp till den lägre avståndsgränsen, att drabbas särskilt hårt. För dessa arbetspendlare innebär förslaget en skatteskärpning på mellan 4 000 och 6 400 kronor per år. Detta riskerar att minska rörligheten på arbetsmarknaden och därigenom försämra kompetensförsörjningen i de delar av landet där det nuvarande reseavdraget möjliggjort en större rörlighet av arbetskraft. Risken är uppenbar att problemen med att hitta rätt arbetskraft och matchning av kompetens, vilket redan idag är ett stort tillväxthinder för företagen i Sverige, förvärras.

Reseavdraget har möjliggjort större rörlighet av arbete och kompetens mellan orter, där arbetstagare fått större ekonomiska möjligheter att söka sig till andra orter än där de bor. Enligt utredningen kommer omkring 200 000 färre personer att kvalificera sig för skattelättnaden, vilket kommer att påverka deras rörlighet. Dessa risker framhålls i utredningens egen analys som utförts av konsultbolaget Sweco. Deras slutsats är att förslagets utformning snarare leder till en regionminskning, än det uttalade målet om regionförstoring.

Vidare konstaterar utredningen själv att det föreslagna systemet innebär en väldigt liten miljönytta till en hög samhällsekonomisk kostnad. Detta leder oss till att dra slutsatsen att det sannolikt blir de landsbygdsboende skattebetalarna som inte längre kvalificerar för reseavdraget som får bära kostnaderna. Det kan därför finnas mer effektiva sätt att styra mot klimatmålen än en förändring av reseavdraget. Det finns redan idag en rad politiska styrmedel som styr mot minskade utsläpp och en omställning av fordonsflottan, exempelvis reduktionsplikten och Bonus-Malussystemet. Dessutom är kostnaderna för de som bor och verkar på landsbygden höga till följd av drivmedelsskatter. En minskning av reseavdraget innebär därmed ytterligare ökade kostnader.

### Företagarna

Patrik Nilsson

Samhällspolitisk chef

Philip Thunborg

Analytiker