

2022-01-18

Näringsdepartementet

Karin Pilsäter  
070-3826555  
karin.pilsater@tco.se

## Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Fi2021/03460

TCO har beretts möjlighet att yttra sig över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

TCO tillstyrker införandet av en avståndsbasead skattereduktion som ersättning för dagens system med reseavdrag. Detta uttrycktes redan i yttrande över Skattelättnader för arbetsresor SOU 2019:36.

Konstruktionen ger ett system som i högre grad än nuvarande gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser, resor med kollektivtrafik, framför resor med egen bil. En sådan utveckling är nödvändig som ett bidrag till att möta klimatmålen.

Det föreslagna systemet gynnar också förstoring av arbetsmarknadsregionerna liksom att det kommer att medföra ett minskat skattefel.

### **5.2.2 En högre nedre avståndsgräns för skattskyldiga som bor och arbetar i storstadskommuner**

TCO avstyrker förslaget om regional differentiering av avståndsgränsen.

I detta reviderade förslag är den nedre gränsen sänkt till 15 kilometer jämfört med utredningen, förutom för dem som bor och arbetar i 29 utpekade storstadskommuner. Sänkningen till just 15 kilometer motiveras med att det ungefär motsvarar dagens avdragsgolv på 11 000 kronor, vid bilresor på 15 kilometer tur och retur alla dagar.

I 29 utpekade kommuner ska dock en högre gräns på 30 kilometer. I dessa kommuner bor mer än en tredjedel av den arbetande befolkningen.

Den avståndsbaseade skattereduktionen för arbetsresor är i övrigt helt och hållet generellt utformad. Argumentet för att den ska vara regionalt differentierad är enligt promemorian att det i storstadsnära områden finns billig kollektivtrafik, i övriga landet inte. Detta helt oaktat hur förhållandena är för den enskilde med

kollektivresemöjligheter mellan sin bostad och sin arbetsplats och vad den kostar. För samma kostnad för en periodbiljett och på samma avstånd kan man i närheten av de största städerna vara berättigad eller inte beroende på vilken sida av en kommungräns man råkar bo eller ha sitt jobb. De föreslagna reglerna tar inte hänsyn till situationen för den enskilde vad gäller tillgång till kollektivtrafik och dess tidtabeller eller prislister.

Ur den enskildes synvinkel skapar detta grogrund för bristande legitimitet. Likaså uppstår incitament för att manipulera sin folkbokföringsadress till kommun som ligger utanför området med längre avståndskrav, exempelvis till fritidshus.

Vi noterar att promemorians utgångspunkt förefaller vara att sätta likhetstecken mellan avdrag för bilresa och reseavdraget. Även kollektivtrafik kostar dock, och priset för kollektivresandet skiljer sig avsevärt mellan olika kommuner och regioner, liksom konstruktioner för biljettpriserna. Att då göra ett avsteg från de generella reglerna genom att ha två olika golv för avståndsberäkningen innebär i praktiken i stället ett godtyckligt utformat system. Vi förordar därför att systemet utformas generellt fullt ut, med en gemensam avståndsgräns för alla.

### **5.2.3 Övre avståndsgräns**

TCO avstyrker förslaget om en övre gräns på 80 kilometer.

Det ursprungliga förslaget i SOU 2019:36 var generellt men med en ventil för större skattereduktion då kollektivtrafikalternativ saknas, vilket TCO anser är mer rimligt och de där föreslagna villkoren väl avvägda. Denna finns inte med i promemorian, istället föreslås en generell övre gräns på 80 kilometer. Den övre gränsen är i promemorian otydligt och bristande motiverad.

I ljuset av det ökande distansarbetet, och de nya möjligheter som många arbetsgivare och arbetstagare skapat under den pågående pandemin ser vi en utveckling där fler kommer att ha längre avstånd till sin arbetsplats jämfört med nuläget samtidigt som de inte kommer att pendla dagligen. Det leder också till ett bättre utnyttjande av bostadsbeståndet och för många en påtaglig förstoring av arbetsmarknadsregionen. Detta är en utveckling som kommer att underlätta kompetensförsörjningen såväl i näringsliv som offentlig verksamhet samtidigt som omställning och arbetsmöjligheter för den enskilde förbättras. Inte minst den pågående industriella utvecklingen i norra Sverige kommer att kräva mer av pendlingsmöjligheter för att kompetensförsörjningen ska fungera.

Unionen genomförde i oktober 2021 en enkätundersökning bl a på temat den ökade förekomst av och anpassningen till distansarbete under pandemin. Undersökningen besvarades av klubbar som

representerar över 500 000 anställda i Sverige. En tredjedel av klubbarna angav att det blivit eller väntas bli lättare att attrahera arbetskraft med möjligheten till distansarbete, och 12 procent svarade att det ökade distansarbetet har lett till att företaget kunnat behålla anställda som annars troligen hade lämnat företaget. Resultaten antyder alltså att det ökade nyttjandet av distansarbete får positiva effekter på den geografiska rörligheten på arbetsmarknaden. Det innebär att de funktionella arbetsmarknadsregionerna expanderar vilket i förlängningen kan föra med sig att mängden vakanser sjunker, sysselsättningen ökar och arbetslösheten sjunker.

Vi ser goda skäl för att bejaka snarare än motverka en utveckling med mer av pendling och distansarbete.

### **Övriga frågor**

Vi vill påpeka att situationen för dem som använder sin egen bil för tjänsteresor förändras, då resan till och från arbetet där bilen sedan används i tjänsten inte längre berättigar till reseavdrag ifall det avståndet understiger avståndsgränsen. Det kommer att leda till påtagliga försämringar för dem som använder sin bil i tjänsten, särskilt om 3-milsgränsen ska gälla för mer än en tredjedel av befolkningen eller ett tak på 8 mil införs. Tjänsteresor medför inte rätt till skattereduktion för resan till och från tjänstestället. I de 29 kommunerna innebär detta att många fler inte är berättigade jämfört med idag. För dem som ändå är berättigade blir det i många fall stora negativa effekter på privatekonomin i och med att färre mil, ersättningen sänks och takbeloppet sätter gräns även om den i verkligheten överskrids.

Reglerna för användande av egen bil i tjänsten behöver utvecklas om inte reformen ska ge mycket negativa konsekvenser för dem som behöver använda egen bil i tjänsten.

Samtidigt har den skattefria ersättningen som arbetsgivaren kan ge för tjänsteresor med egen bil legat still på 18.50 sedan 2007, trots att kostnaderna ökat påtagligt. I kombination med en borttagen möjlighet till reseavdrag kan betydande ekonomiska konsekvenser uppstå för anställda med behov av bil i tjänsten. Detta behöver revideras.

Therese Svanström  
Ordförande

Karin Pilsäter  
Utredare