



Till

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr Fi2021/03460

Skärgårdarnas Riksförbund, SRF, organiserar den fastboende befolkningen runt hela kusten från Luleå i norr till Koster i väster samt på öarna i de stora insjöarna. SRF arbetar med förutsättningarna för boende, arbete och service året runt i landets skärgårdar

Skärgårdarnas Riksförbund: Remissvar Fi 2021/03460, ”Skattelättnader för arbetsresor ”

Skärgårdarnas Riksförbund (SRF) representerar regionala förbund och lokala föreningar på och för bebodda öar med närliggande fastland/öar med fast landförbindelse. SRF bildades 1982.

På öar utan fast landförbindelse finns det uppgifter om att ca 30 000 personer bor permanent (folkbokförda), exklusive Gotland och ca 10 större tätortsnära landsbygdsöar med färjeförbindelse. Det är ungefär 500 öar som är bebodda (med folkbokförda), varav ca 50 i insjö. På 400 av dessa bor det på ön färre än 10 personer, vanligen med ingen eller mycket begränsad kollektivtrafik alternativt endast del av året. Sedan finns det än fler öar, som är bebyggda, men de utnyttjas för enbart delårs- och fritidsboende eller för anläggningar av annat slag.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/strandnara-markanvandning/pong/statistiknyhet/strandnara-markanvandning/>

Gemensamt för öarna är vatten som färdväg, bräckliga sociala strukturer, begränsad arbetsmarknad, stark väderpåverkan och i många fall glesbygdslignande förhållanden under stor del av året, även om ön geografiskt kan vara tätortsnära. Så nära men ändå så långt bort. Gemensamt för skärgårdsfrågorna är också att förutsättningarna varierar i landets olika delar. Det finns variationer i landets skärgårdar, på öarna och i bygden m.m. beroende på geografi, tradition, trafikstruktur, politik, näringsgrenar m.m. Men många vardags- och utvecklingsfrågor är gemensamma och återkommande.

Befolkningspyramiden i skärgården ser generellt annorlunda ut, än i närliggande tätorter, förorter och närliggande landsbygd. Det är markant färre barn, de flesta ungdomar flyttar i land tidigt då redan gymnasiestudierna kräver det och antalet yrkesverksamma i 30–40 årsåldern, särskilt i sedvanlig familjebildning är få. Fler är 55+, på väg att lämna yrkeslivet och det råder generellt ett mansöverskott. Färre sammanbor med sin partner och fler är singel. Av kommittédirektiven framgår utgångspunkten att ett förändrat avdragssystem ”ska underlätta för att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade”.

Vi saknar i förslagen sådana underlättande förändringskomponenter vad avser den stora del av landet som inte är tätortsnära. Vi saknar också en värdering om vad som är en försämring liksom vad som skulle vara föreslaget som ett underlättande, jämfört med dagens regelverk, för de som bor utanför den tätortsnära landsbygden.

Vi kan inte heller finna en konsekvensanalys i detta avseende (att kunna bo och verka i hela landet) av lagda förslag, vilka enligt vår uppfattning allvarligt försvårar förutsättningarna i landsbygd och riskerar att omöjliggöra att bo och verka, på de platser där vatten är den naturliga färdvägen.

Vi bidrar i remissvaret med en del av den konsekvensanalysen och föreslår åtgärder i regelverket för att istället bidra till att det går att leva ett socialt och ekonomiskt hållbart liv i hela Sverige.

Vi ser såväl perspektiven att försörja sig och familj, jämställdhet, arbetskrafts- och kompetensförsörjning, som de sammankopplade lokala effekterna för skola, butik, statlig samhällsservice och föreningsliv m.m. Vi ser också möjligheter för glesbygden med framväxande hybridarbetsplatser, sprunget ur bredbandsutbyggnad och pandemieffekter, men som kräver att förslag rörande nödvändiga arbetsresor görs reellt underlättande i denna del av ”nystarten”. Rena distansarbeten har de två sista årtiondena visat sig ha begränsad potential, i många yrkessammanhang krävs möjligheten att också ibland vara på plats, fysiskt träffa kollegor och kunder, och eftersom det inte sker dagligen kan det fungera med långa resor (i tid och /eller distans) berörda dagar. Hybridarbete breddar förutsättningarna för lands- och glesbygd på ett annat sätt än rent distansarbete. Ren utlokalisering av arbetsplatser har inte heller varit ett enkelt ”grepp”, utan att istället skapa grundförutsättningar som stimulerar en organisk tillväxt i skärgårdssamhällena, så de uppnår den befolkningsvolym och -sammansättning som krävs för social uthållighet, är viktigare.

När vi lämnat stadskärnor, förorter och den landsbygd som finns nära dem, hänger vardagen samman lokalt på ett helt annat sätt, än där 99% av befolkningen bor. Varje familj som flyttar in är en seger – det kan ge 5 % barn i skolan till, % mer i kassan i den enda affären, fler passagerare på turen, ny energi i föreningen, en tillgänglig sommarjobbare till på sommarkrogn ...

Varje familj som däremot ser sig tvingade att lämna, därför att livskalkylen inte går ihop, är på motsvarande sätt hundra steg bakåt. Tron hos andra att det går att flytta ut eller att det går att flytta tillbaka till släkthemmanet, den släcks också.

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

De unga som drog till staden och världen, kommer inte åter, ens i familjebildningsskedet av livet. Det förstärker utvecklingen till byar med bara äldre och äldre-äldre, där de få arbetstillfällena består i att ge omsorg till de äldre-äldre. Eller så blir det ett vackert semesterparadis, men där ljust är släckt resten av året. Vi vill inte dit.

LANDSBYGDSLIV

Eftersom skärgård är en del av landsbygden behandlar vi inledningsvis de mer generella aspekterna på förslaget, i princip knutet till sedvanlig bil- och kollektivtrafik på land. För de som gör arbetsresor till och från ö, är det vanligt att det kan vara i kombination med bil någon del av sträckan, utöver att man bor på en ö och jobbar på en annan och pendlar enbart med båt.

18.50 som urholkning över tid

Även om PM utgår ifrån att det avdrag som finns idag baseras sig på den schabloniserade faktiska bilkostnaden, inklusive kapitalkostnaden för berörda resmil, är verkligheten inte sådan. I ett längre perspektiv pekar kostnadskalkylen mer mot det dubbla. De flesta har i praktiken sedan länge fått räkna bara på rörlig bränslekostnad, och också sett effekten av att avdraget inte följt ens den utvecklingen, då de 18.50 har gällt i många år. Även om snittförbrukningen generellt sjunkit något med den tekniska utvecklingen, så ökar också bilpriserna och kostnaden för service, däck, försäkring och skatt, mer än reallönen. Till det kommer bränslepriset, med trendökning på varan och tillhörande skatter. Minskingsbeloppet i avdragsberäkningen, de 11000 kr, har också höjts under åren.

Så för de som berörs, har avdragets värde länge minskat efter hand, vilket konserveras när det ligger till grund för förslaget och dess nya startnivå, tillsammans med dess ytterligare begränsningar.

Reduktion istället för avdrag

Att avveckla marginalskatteeffekten i reseavdraget (dvs att många idag får ca 30% skattelättnad, men färre får en större effekt, dryga 50%) låter i sig rimligt, eftersom kostnaden i grunden är lika oavsett lön, men det hindrar inte att effekter uppkommer av förändringen. Huvudkostnaden bärs ändå av den resande, den har ökat och förutses ökas oavsett, och det är osannolikt att den kan ersättas av förväntad lönehöjning p g a skattekillen. Dagens avdrag innebär att den med hög lön kan åka längre, eftersom man också kan bära resten av den faktiska kostnaden för bil 20–30 kr/mil på sin lön, efter avdragseffekten på ca 10 kr (för den med hög marginalskatt), kalkylerat på en dagsförtjänst netto.

Arbetsförsörjningen minskas då möjligheten att ha ett högkvalificerat unikt, ej på orten möjligt yrke, i t ex en hybridlösning, begränsas. Lönen på t ex universitet som docent sätts inte olika beroende på var du bor. Den faktiska nettointkomstminskningen kan förhindra att bägge i familjen kan ha en yrkesinkomst och –utveckling. Det är både en jämställdhets- och familjeekonomifråga, starkt påverkad också av bostadspriser, vilka inte alltid är låga i lands- och glesbygd, t ex i skärgården. Möjligheten att stärka lands- och glesbygd med fler boende, som jobbar med hybridarbetsplats kan gå förlorad.

Reellt idag och generellt är försörjningsmöjligheterna i skärgård till 70–80 % knutet till hantverkaryrken/bygg, en mindre del kommersiell service (butiken, turism mm) och traditionella näringar (skog, jord o fiske) kompletterat med en mycket liten del offentlig service (omsorg, post, kanske B-skola m.m.). Behoven av akademisk arbetskraft är i regel små på platsen, även om det finns försök till utlokalisering av akademiska enheter m.m. För att bägge skall kunna utveckla sig inom sitt yrke, finna varandra och bilda framtid, bygga hus m.m. krävs en bredd tillgängligt, även om den innebär pendling eller hybrid, oftast för en i familjen. Egenföretagandet dominerar, kanske med starka säsongvariationer medan fasta anställningar på ön är färre. För många är det en större ekonomisk trygghet för familjen om en kan vara företagare och en kan vara anställd.

Kompetensförsörjningen drabbar också bygden. Attraktiviteten att pendla ut till landsbygd och där upprätthålla en kvalificerad tjänst, som t ex fast läkare på vårdcentralen eller platschef på industrin minskar också. Bygden kan därför drabbas mer än förväntat av denna förändring. Eftersom vi samtidigt förstår det pedagogiska problemet har vi riktat in våra förslag kring de andra momenten, för att lindra den sammantagna negativa effekten för landsbygden med förslagen i PM.

Golv 1,5/3

Att golvet om 1,5 mil ansätts motiveras av att det motsvarar dagens kostnadsminskning före avdrag. Det är positivt att gränsen har sänkts från 3,0 i kommittéförslaget till nu föreslagna 1,5 mil. För att differentiera för dem som bor i storstad, med förväntad god tillgång till fungerande kollektivtrafik sätts ett högre golv för dessa områden, här avgränsade med kommungränser. Förslagets konstruktion i övrigt anses i analysen ändå gynna den med tillgänglig kollektivtrafik, som redan kraftigt subventioneras av skattemedel, d v s regelmässigt den resande i storstad, jämfört med dagens avdragsmodell. Några förslag i PM som gynnar den i landsbygden långt från tätortens arbetsmarknad och kollektivtrafik läggs inte. Vi tycker det är en felbalansering av de hjul som för Sverige framåt.

Av huvudtext i PM och förslagets lagkommentarer framgår att det är den som både bor och har sin arbetsplats i en "storstadskommun" (samma eller olika) som bara får göra avdrag för det som överstiger 3 mil. Den som däremot bor och har sin arbetsplats i en "1,5", bor i en "1,5" men pendlar ut till arbetsplats i en "3,0", bor i en "3,0" men pendlar in till en arbetsplats i en "1,5", omfattas däremot av reduktion över golvet 1,5 mil/enkel resa. I inledande text i PM (avsnitt 4) synes det något annorlunda uttryckt, men vi har valt att utgå ifrån och yttra oss över det formulerade lagförslaget.

Denna typ av geografisk gräns leder till konstiga effekter i fikarummet på Karolinska: –"Vi har lika långt till jobbet, lika dålig bussturlista, men råkade för fem år efter examen, flytta ut på landet, men i varsin grannkommun. Nu får vi bägge avdrag, men nästa år kommer jag få reduktion, men inte Lisa".

En nackdel med denna avgränsning på kommungränsnivå är att några av de berörda kommunerna, som klassats som storstadskommun med schablonvärden som grund, har bebodda delar, ibland geografiskt vidsträckta, vilka inte alls lever upp till de principiella kriterierna.

Där bor man istället i landsbygd eller glesbygd, och omfattas i dag av avdrag, men kommer inte få skattelättnad för arbetsresa alls från 2023. En kommun har t o m 1000 tals öar, varav många bebodda. De öarna blir betraktade som en del av storstaden. Deras skattelättnad blir noll med dagens förslag, oavsett om en boende bara pendlar in hela vägen till storstaden eller till centralare delar av kommunen, med lång resa och hög reskostnad. Det motverkar istället den önskade regionförstoringen, ökar bostadstrycket i tätorterna och riskerar livet på landet och möjligheten till hybridarbete där.

Det bör vara möjligt att göra en förfinad avgränsning t ex baserat på valdistrikt, då det är ett fåtal kommuner som berörs och djupare behöver analyseras. Distrikt (församling/socken) eller postnummer är numera så sammanslagna att de kan vara svåra att sätta som grun

Vi anser att

- gränsen mellan 1,5 och 3,0- områden bör sättas på en lägre nivå än en kommun, så att en högre korrelation finns mellan satta kriterier och de faktiska förhållandena i olika delar av de berörda 3,0-kommunerna.

Tak på 8

Som analyserats i utredningen är det statistiskt få som gör längre avdrag. Att kunna ha och orka en lång resväg har dock särskild betydelse för social uthållighet och jämställdhet i glest befolkade delar av landet bl.a. genom hybridarbetsplatser liksom för kompetensförsörjning (inpendling), på samma sätt som rörande marginalskatteeffekten, se ovan.

Kommittéförslaget innehöll också en koppling av takets föreslagna nivå i förhållande till 6 kr. Med samma kalkyl som grund borde därför taket sättas till 10 mil, när förslaget nu är sänkt till 5 kr.

Att få personer gör avdrag för långa sträckor idag, i kombination med att det är påkallat att lägga underlättande förslag för att skapa förutsättningar för att främja att man kan bo och verka i hela landet, gör att förslaget om ett tak helt bör utgå. Det finns ändå en naturlig begränsning i form av restid och betydande restkostnad att bära, som den enskilde får ta hänsyn till. Eftersom det berör så få och bara mil över taket, ser vi inte att vårt förslag kan ha någon noterbar statsfinansiell effekt, medan det kan ha stor betydelse för den längre pendling som är aktuell och viktig i lands- och glesbygd.

Vi anser att

- ett tak för arbetsresans längd (sträcka) inte skall införas i systemet för skattelättnad

Minst 30 men max 210 dagar per år

Golv har reducerats till 30 mot kommittéförslaget 60. 30 är mindre dåligt, även om vi inte riktigt finner argument för varför det ska införas ett golv över huvud taget. Dagens 11000 kr avdrag har redan balanserats med golvet 1,5 mil. Kostnaden i den offentliga administration påverkas inte av 0/30/60 i en automatiserad hantering vilket förutses för de flesta, och tröskeleffekten mellan arbete och bidrag förstärks negativt.

Motiven att införa ett tak på 210 dagar har vi inte kunnat läsa oss till. Idag finns inget tak utan den enskilde deklarerar antalet resor, oavsett om denne har arbetet fördelat på 4 eller 6 dagar i veckan, inte har barn och vab, aldrig är sjuk och tar kort semester det året, eller om personen har två anställningar, jobbar extra på semester eller dylikt eller just drar av för 211 dagar ett år. Har man vab, semester eller jobbar på distans, får man inte dra av resan nu, inte heller i förslaget, varför kontrollaspekten inte heller påverkas.

Att redan en vanlig typanställd skall fundera på signalerna med att man inte får avdrag för ca 20 arbetsdagar per år, eller att konstatera att det blir för dyrt att resa till ett erbjudet extrajobb m.m. leder fel både för Sverige och i den lokala ekonomin.

Vi anser att

- ett tak om maximerat antal resdagar man kan få reduktion för, inte skall införas.

6 kr till 5

I PM har föreslagit en reduktion med 5 kr, istället för kommitténs 6 kr/mil som antogs motsvara 18.50-avdragets dåvarande värde, av statsfinansiella skäl.

Vi tycker det är fel att göra den ytterligare urholkning i förändringsskedet, som 5 kr innebär. Det är mer rimligt att fastställa den till föreslagna 6 kr och låta den ligga fast längre, precis som 18.50-avdraget minskat i värde i förhållande till kostnaden under lång tid. Det ger längre omställningstid i den enskildes ekonomiska planering.

Men i en prioritering föreslår vi andra förslag som är viktigare för det vi representerar.

Färjeavgift

En del boende på ö har tillgång till färja, och kan beröras av förslaget till kompletterande reduktion för väg-, bro- och färjeavgift, som dock inte omfattar trängselavgift på väg eller bro. Avgift utgår normalt inte i allmän färjetrafik, men väl på enskilda färjelinjer, drivna av kooperativ, enskilda eller region/kommun.

En förutsättning för att omfattas är att hela resan också omfattas av grundkriteriet, en arbetsresa över 1,5 (3.0) mil (där sträckan över vatten inräknas). Det uppstår därmed margineffekter, så att boende i södra ändan av ön, nära färjeläget, som jobbar i närmsta tätort, inte omfattas, men kollegan lite längre norrut på ön, som bara har en liten högre bilsträcka får skattelättnad för färjeresan, när de reser till sina arbetsplatser väg i vägg, trots att färjeavgiften är den dominerande utgiften, inte den relativt korta bilresan till färjeläget.

Vi tror att utvecklad färjetrafik kan vara både trafikalt och miljömässigt bra för fler platser i landet, och initialt behöver denna ofta startas upp som enskild, med hel eller partiell direkt finansiering från den resande (avgift). Det finns också ett behov av att förtäta tidtabeller, vilket kräver mer finansiering, d v s ökad avgiftsintäkt. Att arbetsplatsresor då omfattas av skattereduktion är viktigt.

I beräkningen av reduktionen skall ett kostnadsavdrag om 8000 kr göras före att reduktionen beräknas till 30%. I PM framgår att konstruktionen i sig innebär att mycket litet antal, något hundratal, kommer att beröras slutligen.

Vi anser att

- färjeavgift bör kunna ge reduktion med 30% utan krav på att arbetsplatsresans totala längd över land och vatten överskrider 1,5 mil
- reduktion skall ges med 30% av färjeavgiften utan något avdrag.

Arbetsresa vid sjukdom

Vi anser att det skulle vara diskriminerande att inte beakta att man kan vara funktionshindrad även i skärgården, där andra farkoster (båt, hydrokopter, svävare, skoter, fyrhjuling m.m.) används. Andra samhällsstöd begränsas inte till just bil, utan till vad som är nödvändig farkost för den enskilde. Det finns alltså anpassningsbidrag för båt m.m.

Vi anser att förslaget måste utvecklas så att

- arbetsresa vid sjukdom omfattar även båt eller annan farkost, när inte bil kan användas,
- minskningen i avdragsberäkningar även skall omfatta erhållna samhällsstöd i olika former för båt eller annan farkost, samt
- att med parkeringsavgift även skall avses motsvarande för båtplats eller annan särskild uppställningsplats.

SKÄRGÅRDSLIV

Inledningsvis har beskrivits några av de särskilda förutsättningar som råder i skärgården och på andra öar utan fast landförbindelse, när god och tät kollektivtrafik eller färjelinjer saknas. Här gör vi en fördjupning kring resande.

Resan företas på de mindre öarna vanligen med egen båt. Att investera i båt och motor är ungefär fem gånger dyrare än motsvarande bilstandard. En ny bil i 150 000-klassen, kostar "som båt" ungefär 750 000 kr. Båten går däremot i mopedfart och restiderna blir dryga. Bränsleförbrukningen är annorlunda, eftersom vatten/glidmotståndet är avsevärt högre än väg/rullmotståndet, så även om moderna båtmotorer har tekniskt stora likheter med bilmotorer innebär båt ungefär 15 gånger högre milkostnad än med bil. I detta ingår också att bränsle för båt på berörda mackor kostar 2–3 kr mer per liter än i land. En landmil (10 km) är 5,4 sjömil. En vanlig snittad förbrukning är för en mellanstor några år gammal hyttbåt med utombordare, med marschfart 35–45 km/h (20–25 knop), är ca 1,5 l per sjömil (distansminut, Nm). På våren i medvind lite mindre och på hösten i motvind lite mer.

En bilresa 10 km på land: $1 \text{ mil} * 0,65 \text{ l/mil} * 19 \text{ kr} = 12 \text{ kr}$

En båtresa 10 km på sjön: $5,4 \text{ Nm} * 1,5 \text{ l/Nm} * 22 \text{ kr} = 180 \text{ kr}$

Den som sommarjobbar på en ö en bit bort kan i skyddade vatten kanske klara sig med öppen eka med motor, i det vackra vädret, men det är då att jämföra med en resa med moped till jobbet i glasskiosken. Det blir ändå mer än 15 ggr dyrare milkostnad (moped 0,2 kr 4 kr/mil, ekan 0,8 l/Nm 95 kr).

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

Eftersom vi också har isbeläggning, och ibland inga vägar på öarna så behöver många familjer dessutom utrusta sig med fyrhjuling/snöskoter och hydrokopter/svävare för att klara vardagsresandet-. Det är ytterligare dyra investeringar, men också kostsamma att försäkra och reparera.

Väderpåverkan är stark. Resor är oftare omöjliga att företa jämfört med på land. Det går inte att komma hem plötsligt. Restiden kan bli den dubbla eller tredubbla en tid. Olika farkoster, allmän trafik och samåkning får varieras. Bränsleförbrukningen kan bli det dubbla (t ex i hydrokoptern i trögt före) och en längre omväg, i lä för våg och nedisning, behöva tas med båten för att garantera säkerheten på sjön.

Många områden är tillika populära semesterorter, och det är en stark årstidsvariation i eventuell offentlig och kommersiell service. Finns det kollektivtrafik reduceras den vanligen kraftigt, till ett par turer per dag under s k lågsäsong, i förhållande till semesterperioden med besökare och deltidsboende. Men "lågsäsongen" är de permanentboendes vardag. Fartyg som är långsammare sätts också in, som beredskap för is. Vanligen blir därför egen båt viktig på de mindre öarna för arbetsresor, också därför att kollektivtrafiken angör ett begränsat antal fastlandspunkter, vilket innebär att ytterligare färdmedel måste användas (egen bil, buss el spårtrafik) för att nå arbetsplatsen. Många gånger finns ingen chans att fullgöra en full arbetsdag utan den egna båten.

Förutom att behöva hamn hemma måste man också säkerställa parkering i land för båten (båtplats). Den kostar vanligen 3 000–10 000 kr om året, och något motsvarande pendelparkering för arbetsresor är sällsynta.

Färd på vatten

I PM har vatten under färdväg på vatten beaktats så till vida att sträckan beräkningsmässigt skall ingå när det gäller att nå över de 1,5 milen (eller 3,0 i berörda kommuner) för att omfattas av överskjutande sträckas reduktion som skattelättnad. Den sträcka som då skall sättas är den som ett större passagerarfartyg/färja tar.

I verkligheten kan det vara möjligt med en kortare väg, med en liten familjebåt, eller vara nödvändigt med en längre körd sträcka p g a öppna fjärdar/hav.

I förslaget ingår en skattereduktion med 5 kr per landmil, även för delsträckan med egen båt (eller annan farkost). Det kan möjligen med hänsyn till både enkelhet och principen om färdmedelsneutralitet i sig vara förståeligt, men alltså dessutom enbart för överskjutande mil totalt. Även taket 8 mil gäller dessa arbetsresande, av betydelse om man t ex har en handfull mycket långa resor per månad till en hybridarbetsplats, med lång vägsträcka utöver en kort eller lång resa med egen båt.

I konsekvensanalysavsnittet i PM framgår också att statistik avseende dagens resande med avdrag för egen båt saknas, varför analysen inte fullföljs, men det anges antas beröra endast ett begränsat antal resenärer.

Effekten för den enskilde är dock dramatisk och konsekvensen på öarna befaras bli betydande.

Dagens skattelättnad (med stöd av "göteborgsdomen" i prövat mål) innebär avdrag för faktisk kostnad då kriterierna för reseavdrag generellt uppfylls (tidsvinst/kollektivtrafik saknas). I kostnadsunderlaget får ingå bränsle och en båtplats, och på det görs den generella minskningen med 11 000 kr. Resorna får dras av dag för dag och möjliggör olika resväg/färdmedel under året beroende på tillgång. Det kan låta förmånligt, men då restkostnaden är så stor, oavsett 30% eller 50% skatteeffekt, blir kostnaden för arbetsresan naturligt begränsande, i förhållande till intjäningsförmågan på en arbetsdag. Till det kommer att restiden i sig, med egen båt en längre sträcka och eventuell omstigning mellan färdmedel mm), begränsar vad som är möjligt att företa dagligen eller ofta.

Jämförelse arbetsresa på 5,4 Nm med egen båt och 1 mil på land (bränslekostnad ca 192 kr):

I dag: avdrag $1 \cdot 180 \text{ kr} + 1 \cdot 18,50 =$ skattelättnad 60 kr (30%) - 100 kr (50%)

Enligt förslag: reduktion 2 -1,5 mil * 5 kr = skattelättnad 2,50 kr

Jämförelse daglig reskostnad netto för arbetsresan ToR i förhållande till nettolön (tab 32), ca:

25 000 kr/mån lön, netto 19 701/21 dgr = 938 kr

med en reskostnad $2 \cdot (192 \text{ kr} - 60 \text{ kr}) = 264 \text{ kr}$

Kvar i plånboken: 674 kr

Andel av dagsinkomsten som är resekostnad: 28%

Med förslaget blir reskostnaden $2 \cdot (192 \text{ kr} - 2,50 \text{ kr}) = 379 \text{ kr}$

kvar i plånboken: 559 kr

Andel av dagsinkomsten som är resekostnad: 40%

Med 210 arbetsdagar om året försämras skattelättnaden med 24 150 kr/år

För att ersätta bortfallet krävs en bruttolönehöjning med 3000 kr/mån kr (ca 12%)

55 000 kr/mån lön, netto 38 571/21 dgr = 1836 kr

med en reskostnad $2 \cdot (192 \text{ kr} - 100 \text{ kr}) = 184 \text{ kr}$

Kvar i plånboken: 1652 kr

Andel av dagsinkomsten som är resekostnad: 10 %

Med förslaget blir reskostnaden $2 \cdot (192 \text{ kr} - 2,50 \text{ kr}) = 379 \text{ kr}$

Kvar i plånboken: 1457 kr

Andel av dagsinkomsten som är resekostnad: 21 %

Med 210 arbetsdagar om året försämras skattelättnaden med 40 950 kr/år

För att ersätta bortfallet krävs en bruttolönehöjning med 8 000 kr (ca 15 %)

Exemplet förutsätter att det är en 8 timmars arbetsdag. På genomsnittslönenivå är reskostnaden en så betydande andel av nettolönen att det gör det svårt att få ihop redan idag, särskilt vid kortare dag än 8 timmar. Den som kan koncentrera, få ett schema och orka en 10 timmars dag, men utlagt på lite färre dagar i månaden får ett lite bättre utfall. Restiden kan vid gynnsamma förhållanden uppskattas till 45 min per resa, men längre i mörker och sämre väder. Det är inte så många som i längden orkar detta, men det kan också vara viktigt en tid, en del av året eller av personliga skäl.

Med det lagda förslaget, med i praktiken hela skattelättnaden borttagen, och med 2000 kr mindre kvar i plånboken per månad, är det sannolikt otänkbart att planera för att kunna ha jobb i land för dessa yrkesgrupper/inkomstlägen över huvudtaget.

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

Till denna bränsleförbrukningsbaserade kalkyl kommer också kapitalkostnad, fasta driftskostnader och reparationer för båtinnehavet vilket kan uppskattas till minst 50-60 000 kr/år utöver reserv-farkosterna (skoter, hydrokopter m.m.)

För den i högre lönenivå, ofta akademiska yrken, och med större möjlighet generellt att hybridarbeta, gör dagens avdragsregler att det är möjligt att åka in till land för att jobba eller ta jobb på ö och tillhandahålla sin efterfrågade kompetens där, åtminstone med resa ett par dagar i veckan.

Med förslagets effekt, innebärande 40 000 kr/år mindre i plånboken med skattelättnaden borttagen, kommer avsevärt färre se möjligheten.

Vi kan erbjuda fler verkliga fall för kalkylering, men resultatet blir lika illa oavsett om det är någon som har 20 Nm till land och kör det idag, eller en extrajobbande student som åker en kort båtsträcka för att jobba helg under studieåret. Det går inte att få ihop med förslaget. Som beskrivet i tidigare avsnitt räcker det att ett fåtal familjer berörs till någon del av denna i praktiken borttagna skattelättnad, så att familjer inte får ihop till bokostnad och andra kostnader, och ser sig tvingade att flytta i land, för att konsekvenserna på ön eller i ö-gruppen blir dramatiska. Även för lokala företag kan brister i tillgång till arbetskraft som pendlar in från land eller annan ö, resultera att verksamheter inskränks eller måste omlokalisera till land. Att få en deltidsarbetande behörig spansklärare att börja på glesbygdsskolan, som därför behöver åka över fjärden ett par dagar i månaden, kommer inte att gå. Och kravet på behörig lärare gäller även i glesbygd.

Den totala livskostnaden i skärgården är redan hög, med dyra transportkostnader för andra typer av resor, behovet av att hålla en park av farkoster i dugligt skick och ofta med höga bopriser i grunden, vilka drivs av hög efterfrågan för deltidsboende och låg tillgång på a landskapsskydd i olika former.

Även en liten försämring av de offentligreglerade villkoren oavsett om det rör avdrag, bidrag, turtäthet, ambulanshelikopter, postgång m.m. är allvarligt i skärgården. Förslaget om arbetsresor i denna utformning är däremot en mycket stor förändring, då skattelättnaden i praktiken helt upphör.

Vi har därför övervägt olika kompletteringar, från att bibehålla dagens avdragsmodell för resa med egen båt (på samma sätt som hemresor m.m. fortsättningsvis är avdrag), till att komplettera med andra golv, tak och milbelopp, kostnadsminskningsbelopp m.m., men för att hålla det administrativt enkelt och uthålligt har vi valt att utgå ifrån modellen som föreslås för arbetsresor vid sjukdom och funktionsnedsättning (med ovan, under huvudavsnitt Landsbygdsliv, redovisade justering att inte endast bil ska avses, utan även andra farkoster omfattas).

Vi anser att förslaget måste ändras så att

- de som på bor eller har sin arbetsplats på ö utan landförbindelse och måste göra sin arbetsresa till eller ifrån ön över vatten, i kombination med att det saknas personkollektivtrafik eller färja med sådan turtäthet året runt att berörda arbetsresor regelmässigt kan ske genom denna, ska omfattas av samma regelverk som för arbetsresor vid sjukdom eller funktionsnedsättning

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

En sådan tillämpning innebär att marginalskatteeffekten i sig tas bort men också att inga golv eller tak är tillämpliga vare sig avseende sträcka eller antal dagar per år. Ändringen ger utrymme för varierade färdmedelsval efter faktiskt resande, beaktar den mångfalt högre reskostnaden över vatten och medger anpassning efter aktuella säsongs- och väderförhållanden. Den inkluderar också färjeproblematiken. Den berör bara ett par tusen personer i landet bedömer vi och bör enkelt kunna administreras på skattemyndigheten i samma rutin.

Enskilda firmor och handelsbolag

I förslaget ingår att även arbetsresor i handelsbolag/enskilda firmor skall utgå ifrån lagt förslag. Vi vill åter lyfta fram att företagsamheten är stor i skärgården, och att konsekvensen blir lika allvarlig i dessa fall som för en strikt arbetstagare, om inte förslagen revideras.

ÖVRIGT

I remissarbetet har ett par frågor med anknytning till detta uppkommit i vårt arbete.

Definition av arbetsplats och tjänsteställe

Vi har hört om fall där Skatteverket vill göra gällande att anställda och egenföretagare inte längre accepteras ha den arbetsplats/tjänsteställe som arbetsgivaren/egenföretagaren förfogar över och har avtalat om med den anställde. Skatteverket anser att arbetstagaren/företagaren istället har flera arbetsplatser, trots att dessa är tillfälliga, varierande och på platser hos kund (säljare på butiksbesök, redovisningskonsult som verkar ute hos kund någon dag, en specialist som arbetar på en byggarbetsplats en tid och liknande) och att dessa resor, mellan uppdrag till/från det avtalade tjänstestället/direkt från bostaden inte längre skall vara resor i tjänsten utan vara arbetsresor. Berörda arbetsplatser är inte arbetsgivarens organisatoriskt, fysiskt och/eller ekonomiskt.

En sådan tillämpning och tolkning i flera sammanhang skulle också drastiskt förändra de ekonomiska förhållandena för hushåll, särskilt i sammanhang där tjänsteresa med båt till uppdraget är nödvändigt, oavsett om skattelättnaden upphör enligt PM eller bibehålls enligt vårt förslag ovan.

Vi föreslår som ett led i detta förarbete att

- förslaget kompletteras med tydligare definition av arbetsplats/tjänsteställe och hur den skall göras hållbar för inblandade parter (arbetsgivare/anställd, egenföretagare, kund och skattemyndighet) att avtala om och utgå ifrån.

Begränsade omställningsmöjligheter

En förändring av skattelättnaderna för arbetsresorna i skärgården riskerar möjligheten att fortsätta i ett arbete som en arbetstagare idag har. Det bör då uppmärksammas att det finns en tillämpning att man inte heller kan uppbära a-kassa, om man inte praktiskt står till arbetsmarknadens förfogande. Det anser inte myndigheterna att man gör om man inte kan pendla från sin bostad, ens lokalt/ regionalt. Inte ens den omställningstid man har innan man anses ska lämna orten för att söka arbete i annan del av landet, finns för den som bor på ö utan landförbindelse utan kollektivtrafik eller möjlighet att använda egen båt längre.

SAMMANFATTNING

Vi bedömer de statsfinansiella aspekterna som små av de nödvändiga revideringarna i utsänt förslag som vi har redovisat, då de berör ett litet fåtal sett till antal arbetsresande i landet. Däremot har de stor betydelse för en levande landsbygd och sätter avgörande villkor för en livskraftig skärgård.

Våra förslag till revideringar, under Landsbygdsliv respektive Skärgårdsliv, är parallella och ersätter inte varandra.

Vi står till förfogande för ytterligare upplysningar eller för överläggningar.

Ärendet har behandlats i riksförbundets styrelse.

2022-01-21

Skärgårdarnas Riksförbund

Lotten Hjelm, Jungfruskär

Ordförande

Jonas Nilsson

Skärgårdarnas Riksförbund

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

Borgen 126, 472 95 Varekil

info@skargardarna.se

www.skargardarna.se

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND