



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Katarina Olsson
Tf enhetschef
010-2233479
katarina.c.olsson@lansstyrelsen.se

Yttrande

1(2)

2022-01-13

Regeringskansliet,
Finansdepartementet,
Fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss gällande promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

Dnr Fi2021/03460

Den föreslagna skattereduktionen kommer vara avståndsbasead och färdmedelsneutral vilket innebär att skattereduktionen inte längre är avgörande av en faktisk kostnad för resandet. Skattelättnaderna blir oberoende av vilket färdmedel som faktiskt har använts för resan. Det kan leda till att fler personer väljer kollektivtrafik eller samåker, då det är det billigaste färdmedlet, vilket skulle minska CO2-utsläppen. Men förslaget kan också medföra att fler väljer bilen framför kollektivtrafik i de fall det förkortar restiden då tidsvinsten är en viktig faktor i valet av färdmedel även om det är ett dyrare alternativ.

Förslaget med en regional differentiering av skattereduktionen gör att särskilda krav gäller för personer som bor och har sin arbetsplats i vissa storstadsområden. Det medför att avståndet bostad-arbetsplats måste överstiga avståndsgränsen som gäller för övriga delar av landet. Förslaget kommer utifrån att flera remissinstanser, inklusive Länsstyrelsen Uppsala län, reagerade på att Reseavdragskommitténs förslag riskerade att ge negativa konsekvenser exempelvis i glesbygd och för företag som har sin verksamhet utanför pendlings- och kollektivtrafikstråk. Länsstyrelsen bedömer därför att det är positivt att de föreslagna skattelättnaderna främst riktas till skattskyldiga som bor i områden där det inte finns samma möjlighet till kollektivtrafik som i storstadsområden. Länsstyrelsen har inga synpunkter på den föreslagna definitionen och reglerna för storstadsregioner utifrån Tillväxtanalys förslag. Konsekvensen av förslaget med särskilda regler för storstadsregioner blir att det i förslaget föreslås att ett tillägg vid bristfällig kollektivtrafik inte införs, vilket anses rimligt. Då syftet med förslaget är ett enklare regelverk så är det också positivt med så få undantag och särskilda regler som möjligt.

Länsstyrelsen gör bedömningen att det faktum att väg-, bro- och färgavgifter ingår i detta förslag till skillnad från i Reseavdragskommitténs förslag har låg inverkan på pendlingen till- och från länet. Den absoluta majoriteten av de som pendlar till och från länet betalar inte dessa avgifter. Att avdraget för trängselskatt avskaffas kan bidra till att fler som pendlar mellan Uppsala län och centrala Stockholm väljer kollektiva transportmedel framför bilen.

För att få avdrag för resor till och från arbetet krävs enligt det nya förslaget minst 30 resdagar på ett år och avdrag medges för max 210 resdagar. Samtidigt krävs ett avstånd på minst 15 kilometer och en övre gräns för ersättning sätts på 80 kilometer. Inom



2022-01-13

Uppsala län ryms de mest trafikerade pendlarsträckorna Bålsta-, Enköping- och Uppsala-Stockholm inom detta spann, men exempelvis sträckorna Skutskär-Uppsala och Öregrund-Uppsala är längre än 80 kilometer. Sträckan Skutskär-Uppsala är inte avdragsgill alls idag för tågpendling då pendlingskostnaden är för låg. Det nya regelverket kan alltså innebära ett ökat nyttjande av avdraget då fler omfattas av möjligheten, vilket kan uppfattas som mer rättvist.

Ökad schablonisering innebär i regel förenkling i redovisning och förenklad uppföljning och granskning. Då kostnader för resor inte behöver beräknas eller redovisas så bör systemet vara enklare att förstå. Länsstyrelsen ser positivt på att de föreslagna förenkningarna minskar risken för fel och underlättar Skatteverkets möjlighet att kontrollera uppgifter, särskilt om det är möjligt att bygga ett system som bygger på helt eller delvis förifyllda uppgifter i deklarationen.

Konsekvenser för regionalpolitiska mål och arbetsmarknaden i länet

Arbetet inom den regionala tillväxtpolitiken ska bidra till såväl nationella som europeiska mål och Agenda 2030. Då förslagen enligt promemorian förväntas leda till att fler personer åker kollektivt kommer utsläppen att minska vilket i allra högsta grad är i linje med Agenda 2030 samt nationella och regionala miljömål.

Sveriges nationella strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft förespråkar regionförstoring och regionintegrering och detta avståndsbaserade ersättningssystem kan bidra till en mer differentierad arbetsmarknad. Det ligger i linje med Uppsala läns regionala utvecklingsstrategi som förespråkar flerkärnig och förstordad arbetsmarknad. Uppsala län har en jämförelsevis stor andel pendlare inom länet samt till och från andra län. Länet tillhör till stor del Stockholms arbetsmarknadsregion och Uppsala-Stockholm är Sveriges största länsöverskridande pendlarstråk. Utredarna bedömer att fler personer får tillgång till de nya skattelättnaderna vilket de menar ökar möjligheter till pendling med kollektivtrafik. Ökad pendling skulle vara positivt för länet då det bidrar till en större arbetsmarknadsregion. Kan personer dessutom bo kvar på landsbygden förstärker det regeringens mål om att hela landet ska leva. Motsatsen, en minskad pendling, skulle kraftigt försvåra möjligheten till kompetensförsörjning särskilt i glesbygden.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Göran Enander med tf enhetschef Katarina Olsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Cecilia Magnusson, länsråd och Ted Bergman, handläggare regional tillväxt medverkat.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.