

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

Sammanfattning

Vilhelmina kommun är i stort positiv till att systemet ses över, då det system som gäller idag framförallt har visat sig gynna boende i storstadsområdenas ytterkanter, jobbandes i Storstad och som kör bil, men som har tillgång till kollektivtrafik. Vi tycker dock att förslaget som läggs fram i promemorian är kraftigt missgynnande för glesbygden och inget Vilhelmina kommun kan godta.

Vilhelmina kommun hade även sett det lämpligt med betydligt högre skattelättnader från dagens system, för boende i glesbygd. Detta då den demografiska och lönemässiga sammansättningen i kombination med skenande drivmedelspriser gör det allt svårare att bo och leva i glesbygden, en bygd som trots allt fortsatt är en del av Sverige.

Promemorian konstaterar kallt " En viss negativ effekt bedöms kunna uppstå på den långväga pendlingen i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Dessa arbetsresor utgör dock en liten andel av arbetsresorna." För Vilhelmina kommun är detta dock en viktig fråga då 48% av kommunens invånare bor utanför kommunens centralort. Signalvärdet ska heller inte bortses, skillnader mellan landsbygd och stad är idag en ytterst aktuell fråga. Att försämra förutsättningarna till skattelättnader för boende i glesbygdskommuner sänder helt fel signaler. Den konstruktion som föreslås är förvisso en skattereduktion som istället för avdrag skapar större rättvisa mellan de med lägre inkomster och höginkomsttagare, vilket kommunen ser positivt på.

I nordlig glesbygd är vägarna ofta i dåligt skick och väglaget är ofta besvärligt. De flesta familjer måste ha två bilar och det ger höga omkostnader, medan i andra områden behöver en familj inte ens ha en bil. Förslaget riskerar understödja en redan befintlig obalans och ojämställdhet beroende på var du bor och arbetar i landet. Vi ber er också särskilt ta hänsyn till synpunkterna i dessa delar från Skärgårdarnas riksförbund:

[http://www.siko.org.se/files/SRF-Remissvar tom 2019-11-08.pdf](http://www.siko.org.se/files/SRF-Remissvar%20tom%202019-11-08.pdf)

Där framgår det att resa på vatten skiljer sig mycket från resa på land och att avståndsgränser inte fungerar utan måste baseras på tid. Vidare är hänsyn till artikel 174 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är giltigt även för vår kommun:

Bland de berörda regionerna ska särskild hänsyn tas till dels landsbygdsområden, dels områden som påverkas av strukturomvandlingar och dels regioner med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, såsom de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet, ö regioner, gränsregioner och bergsregioner.

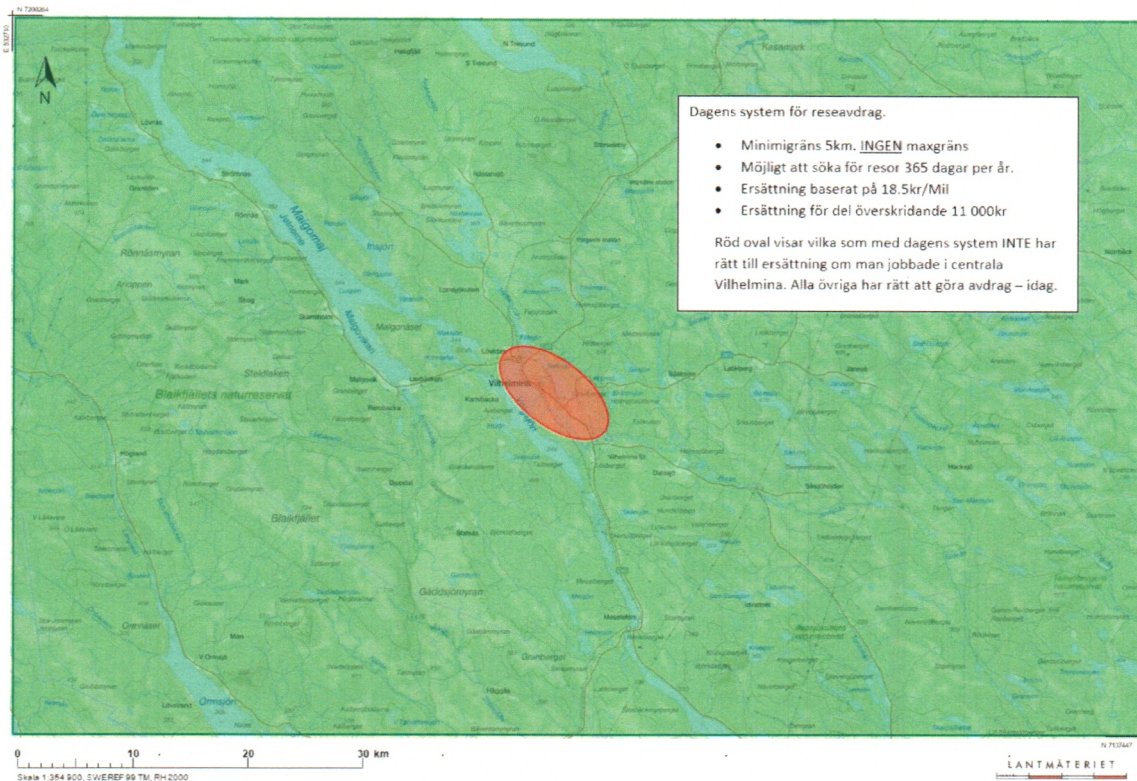
Kommunens ställningstagande

Vilhelmina är en geografiskt stor kommun med drygt 6 700 invånare utspridda på en yta om 8740 kvadratkilometer (motsvarar ungefär 46 x Stockholms yta), av kommunens invånare bor cirka 3 200 utanför centralorten. Kommunens verksamheter är sammantaget den största arbetsgivaren i kommunen, och inom den 15 km radie runt centralorten som föreslås bli en ny lägsta nivå finns ett antal byar som servar centralorten med dagpendlande arbetskraft. I Vilhelmina är medborgarna i stort sett helt beroende av bilen som transportmedel, då lokaltrafik för inom-kommunal arbetspendling är i stort sett icke-existerande och att en utökad inomkommunal kollektivtrafik inte överhuvudtaget är ekonomiskt försvarbar. Samåkning är i de flesta förekommande fall inget fungerande alternativ.

Regeringens företrädare anser att "Det nuvarande reseavdraget är krångligt". Detta skriver Vilhelmina kommun inte under på. En snabb sökning på internet på "räkna ut reseavdrag" gör att man hamnar på Skatteverkets e-tjänst för uträkning, en tjänst som är ganska långt från "krånglig" varför regeringens upplevda krånglighet måste ses mer som handhavandefel.

Vilhelmina kommun anser att förslaget i detta fallet är felriktat och motverkar det egentliga syftet (ur direktivet till Reseavdragskommittén – vilket är den ursprungliga grunden till förslaget: ett "reseavdragssystem som i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget underlättar för att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade" samt "bidra till regionförstoring, och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden) och att det istället direkt missgynnar vissa skatteskyldiga i glesbygdskommuner.

Vilhelmina kommun som arbetsgivare har redan idag brist på arbetskraft inom ett flertal kompetensområden. Det finns en uppenbar risk att detta förslag avsevärt kommer att försvåra kompetensförsörjningen och förvärra kompetensbristen eftersom förutsättningarna för att pendla kortare och längre sträckor försämras kraftigt. Kommunen riskerar att tappa befintlig personal då utgifterna för att leva blir för stora. Vidare skall även nämnas att ett stort antal av våra kommunmedborgare pendlar längre sträckor för att ta sig till utom kommunala/regionala arbetsplatser och även dessa kan komma att drabbas hårt. Att familjer består av två vuxna som båda drabbas hårt av föreslagen förändring är inte ovanligt.



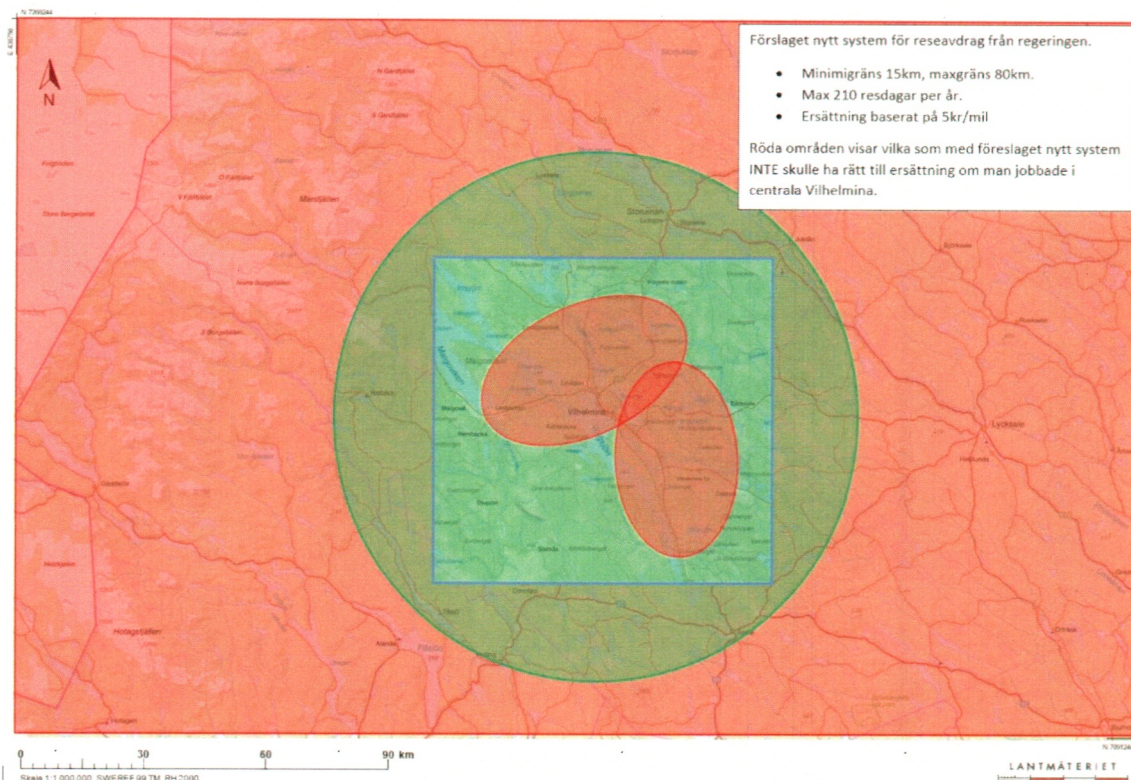
För att ta några konkreta, verkliga, exempel.

Vår undersköterska Fanny bor i Laxbäcken. Idag kan hon göra avdrag på motsvarande 12 432kr vilket efter grundavdraget hamnar på 1 432kr. Med det nya förslaget så kommer hon att helt förlora möjligheten att göra något avdrag.

En annan av våra Undersköterskor, Stina, bor i stället i Malgovik. Idag kan hon, ungefär som Fanny, göra ett avdrag på motsvarande 12 491kr vilket efter grundavdraget blir 1 491kr. Om det nya förslaget fastställs kommer hon att erhålla komiska 210kr/år i ersättning.

Slutligen har vi gruvarbetaren Håkan. Även Håkan bor i Malgovik och är en av kommunens många långpendlare till gruvorna i norr. Bara på Håkans arbetsplats så är det över 50 pendlare från Vilhelmina, vars uppoffringar bidrar till kommunens välfärd. Håkan och hans arbetskamrater är de som kanske drabbas allra hårdast, skulle förslaget gå igenom.

Idag erhåller Håkan 50 875kr, 39 875kr efter grundavdraget, för sina resor till och från arbetet. Skulle förslaget realiseras så kommer Håkan istället att erhålla 1625kr/år.



Avslutningsvis anser Vilhelmina kommun att finansdepartementet omöjligen kan ha insett vidden av sitt uppdrag eller agerat därefter. Hade man insett det så hade man omöjligen kunnat anta en hållning där man låser sig i generaliseringar som att "Dessa arbetsresor utgör dock en liten andel av arbetsresorna.", och därigenom ger skenet om att den negativa effekten blir ringa. Gruppen som faktiskt missgynnas av föreslagen förändring kommer att vara ofantligt stor när glesbygden slutligen dör och med den all service för genomresande, semesterfirare och turister. Nationella förändringar ger nationella effekter. Det är dessutom anmärkningsvärt att ytterst få glesbygdskommuner har tillfrågats att lämna svar på denna promemoria under remissförfarandet.

Det är tydligt i förslaget att det är möjligt att särskilja bestämmelserna geografiskt mellan gles-/landsbygd och stad då man har andra gränser för de områden som utpekats som storstadskommuner enligt myndigheten Tillväxtanalys indelning.

I skenet av detta faktum föreslår Vilhelmina kommun följande.

ATT nuvarande system KVARSTÅR för de kommuner som INTE utpekats som storstadskommuner enligt myndigheten Tillväxtanalys indelning, detta skulle då även innefatta de 23 kommuner som Landsbygdskommittén bedömt som särskilt utsatta (SOU 2017:1).

ATT ersättning per mil avsevärt höjs för områden som behåller nuvarande system. Detta för att matcha de kraftigt stigande drivmedelspriserna samt att även att höjd tas för övriga avgifter för det nyttjade fordonet.

ATT det föreslagna nya systemet tillämpas endast i de områden som utpekats som storstadskommuner enligt myndigheten Tillväxtanalys indelning.

Vilhelmina kommun 2022-01-19

Annika Andersson, kommunstyrelsens ordförande

Annika Andersson
Kommunstyrelsens ordförande