Region Stockholm

POSTLISTA

Trafiknämnden
2022-02-15

Trafiknämnden
Perioden 2022-01-14 - 2022-02-04

Datum	Från/till	Angående	Handläggning
2022-01-18 TN 2021-1308	Seko Lokalbaneklubben	Syn på upphandlingen av trafikaffär E43	Svar
2022-01-25 TN 2022-0109	Regionstyrelsen	Yttrande över Promemorian Skattelättnad för arbetsresor	

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
sektion järnväg

BREV
2022-01-18

Ärende/Dok. id.
TN 2021-1308

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Mattias Sjöström-Varg
08 - 123 337 19
mattias.sjostrom-varg@regionstockholm.se

Svar på brev angående Seko Lokalbaneklubbens syn på upphandlingen av trafikaffär E43 avseende trafikering av Nockebybanan, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City.

Hej,

Tack för era synpunkter om kommande upphandling gällande spårvägstrafik och Saltsjöbanan inom Stockholms region. Trafikförvaltningen ser det som en förutsättning att samarbeta och inhämta information från er som jobbar i trafiken samt arbetar i SLs verksamheter.

Dialog med fackliga organisationer är viktiga för bl.a. inhämtning av underlag för att möjliggöra en fullgod behövlighetsbedömning samt att inför förestående upphandling få in synpunkter på den kommande trafikaffären. Detta genomförs för samtliga trafikupphandlingar enligt Trafikförvaltningens riktlinjer, avseende trafikaffärer, där det ska ske en dialog med arbetstagarorganisation/er inför en trafikupphandling. Det primära syftet är att ge information men även öppna upp för eventuella synpunkter gällande kommande affär utifrån de lagar och regelverk som styr offentliga upphandlingar. Möjlighet finns även att ta del av upphandlingsdokumentationen när denna väl är publicerad.

Trafikförvaltningen som beställare, ägare tillika förvaltare ställer krav på trafikutövaren som har arbetsmiljöansvaret för sin verksamhet och de tjänster som omfattas av uppdraget. Några av dessa krav är t ex de ska utföra sina åtaganden i enlighet med de lagar, förordningar, myndighetsföreskrifter, myndighetsbeslut, eventuella kollektivavtal, arbetsmiljölagstiftningen och arbetsmiljöregler som gäller för de olika verksamheterna.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
sektion järnväg

BREV
2022-01-18

Ärende/Dok. id.
TN 2021-1308

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

När det gäller kollektivavtal har trafikutövaren ansvar för att säkerställa kollektivavtal mellan arbetstagarorganisation och arbetsgivarorganisation. Kollektivavtal nås som bekant i regel genom kollektiva förhandlingar mellan parterna där Trafikförvaltningen inte deltar.

Det är precis som ni nämner att det åligger personalens arbetsgivare (trafikutövaren) att systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sådant sätt att en god arbetsmiljö säkerställs på arbetsplatsen och att ställda krav enligt lagar och föreskrifter uppfylls. Det systematiska arbetsmiljöarbetet skall ingå som en naturlig del i den dagliga verksamheten och läggas upp på ett sådant sätt att det fungerar och ger avsedd effekt i form av fortlöpande arbetsmiljöförbättringar. Det systematiska arbetsmiljöarbetet skall omfatta alla förhållanden som har betydelse för arbetsmiljön och personalen.

Nya bolag har skyldighet att ta över personal från föregående trafikutövare vid övertagandet av verksamheten inom uppdraget, såvida verksamhetsövergång enligt 6b § lagen (1982:80) om anställningsskydd föreligger och under förutsättning att sådan personal inte motsätter sig övergång. Trafikutövaren ska följa eventuella kollektivavtal som vid var tid är tillämpliga på uppdragets verksamhet.

Trafikutövare har möjligheter att organisera sina verksamheter på det sätt de ser lämpligt inför upphandlingarna och inom sina avtal utifrån avtalets upphandlade principer och krav. Därvid har trafikutövaren rätt att anlita underentreprenörer för utförande av delar av uppdraget. Trafikutövaren ska alltid inhämta Trafikförvaltningens skriftliga godkännande innan trafikutövaren anlitar en underentreprenör för utförande av en, enligt beställarens uppfattning, för uppdraget väsentlig funktion.

Inom området gällande att förhindra hot och våld mot ombordpersonal beslutar och ansvarar Trafikförvaltningen om ordnings- och trygghetsskapande resurser för personal och resenärer i form av ordningsvakter och trygghetsvärdar som fördelas av SLs Trygghetscentral. Trafikförvaltningen ställer även krav att trafikutövaren skall utföra sina åtaganden i enlighet med de lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter samt eventuella kollektivavtal som vid var tid är tillämpliga på verksamheten och säkerställa att förhandlade kollektivavtal följs. Dessa kollektivavtal kan reglera olika överenskommelser mellan arbetsgivare och arbetstagare som ökar personalens säkerhet.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
sektion järnväg

BREV
2022-01-18

Ärende/Dok. id.
TN 2021-1308

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen följer en förvaltningsmodell som bidrar till att på ett strukturerat och systematiskt sätt följa upp trafikutövarnas leveranser och verksamhet för att säkerställa att kraven i uppdragsavtalet uppfylls. Trafikförvaltningen har till sitt förfogande olika typer av uppföljningar, metoder och mätningar som ingår i förvaltningsmodellen och uppdragsavtalen. Resultaten används dels vid bedömning av kvaliteten i verksamheten motsvarar de krav som följer av uppdragsavtalet, dels vid uppföljningen av incitament. Finns det därefter brister i förhållande till vad som avtalats finns en generell åtgärdstrappa som stipulerar vilken typ av åtgärd som kan bli aktuell och hur åtgärden eskaleras om bristerna alltjämt kvarstår.

Med vänliga hälsningar

Mattias Sjöström-Varg

Vår referens
Ulrika Carlsson

E-post: ulrika.carlsson@seko.se

Trafikförvaltningen och Trafiknämndens
ledamöter i Region Stockholm

Seko Lokalbaneklubbens syn på upphandlingen av trafikaffär E43 avseende trafikering av Nockebybanan, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City.

Nu är upphandlingen för fyra spårvägar i gång, Nockebybanan, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City. Seko har bred erfarenhet av lokalbanorna och är representerad i verksamhetens alla delar såväl inom underhåll, trafik, information och infrastruktur. Mot bakgrund av detta bör Seko vara den självklara parten att prata med framöver.

Inom Seko bär vi med oss en historia av flertalet tidigare misslyckade upphandlingar av trafik runt om i Sverige. Offentlig upphandling har visat sig vara en grogrund för att pressa arbetsvillkor och försämra passagerarsäkerheten. Otryggheten för Sekos medlemmar inom kollektivtrafiken har ökat. Det handlar inte bara om att man tvingas söka om sina jobb efter varje upphandling. Varje ny upphandling kan dessutom innebära att arbetsgivare ges tillfälle att slingra sig ur tidigare överenskommelser. Detta har vållat stora problem och ibland har kollektivtrafiken blivit stillastående på grund av konflikter mellan Seko och Almega.

Alla försök att försämra för personalen eller tumma på säkerheten i den framtida kollektivtrafiken i Stockholm kommer att möta motstånd från Seko.

Tidigare erfarenheter från andra regioner visar att anbudsgivande företag inte alltid har koll på eller har räknat på de rätta personalkostnaderna från början. Detta har, i vissa fall, lett till att vinnande operatör inte har fått ekonomi i verksamheten och därför varit på randen till konkurs. Av den anledningen har också en del trafikkontrakt brutits i förtid.

Trafik i egen regi

Seko Lokalbaneklubben förordade att SL inte gör en ny upphandling utan tar över och driver trafiken i egen regi.

Verksamheten ska bedrivas i en och samma organisation, fördelad på ett antal driftområden.

Oavsett om SL:s verksamhet bedrivs i egen regi eller upphandlat krävs samverkan med oss i Seko för att säkerställa bra arbetsvillkor och god arbetsmiljö. Arbetstagare som mår bra ger också bra service samt trygg miljö för resenärerna.

Sekos viktigaste uppgift är att stå upp för våra medlemmars arbetsvillkor och resenärernas trygghet.

Sammanhållen verksamhet

Sekos uppfattning är att det bästa är att hålla ihop upphandlingen i ett avtal så att en entreprenör ansvarar för samtliga lokalbanors drift och underhåll samt fastighetsskötsel. Detta för att alla verksamma i daglig drift skall ha samma arbetsgivare och på så sätt behålla kompetens, vagn-och bankännedom och känna en stark samhörighet och ansvarskänsla för trafiken och varandra. Om sedan entreprenören behöver ta in underentreprenörer må det vara så. Dock anser Seko att antalet underentreprenörsled horisontellt ska begränsas så att inte fler än två underentreprenörer tillåts tas in för att utföra verksamhet.

Det finns vidare personalpolitiska nackdelar med en uppdelning. Delas verksamheten på flera operatörer finns en uppenbar risk för att dessa kommer att fungera som rena bemanningsföretag med minskat inflytande för de anställda och dess fackliga organisationer. En uppdelning slår även direkt mot de anställda när det gäller omplaceringsmöjligheter vid medicinska problem eller vid arbetsbrist. Även utvecklingsmöjligheterna för de anställda begränsas.

Meddelarfrihet

SL:s verksamhet – egen eller upphandlad - angår alla stockholmare. Såväl anställda som dess fackliga organisationer och andra intresserade ska kunna hämta information i olika frågor, oavsett vad SL, regionen eller entreprenörer väljer att informera om. Erfarenheter från tidigare visar att det även finns en mängd missförhållanden som behöver komma fram i dagsljuset för att lämpliga åtgärder ska vidtas. Seko och våra medlemmar inom har varit delaktiga i att, genom åren, avslöja flertalet missförhållanden och säkerhetsfarliga brister. Det har exempelvis handlat om entreprenörer som fuskat med biljettviseringar för att tjäna pengar på SL:s bekostnad. Men också om fordon med allvarliga säkerhetsbrister.

För att den framtida verksamheten inom lokalbanorna ska fungera så tryggt och säkert som möjligt krävs att verksamheten omfattas av meddelarfrihet för de anställda. På så vis kan de anställda utan risk för repressalier rapportera om missförhållanden till SL.

I den nu stundande upphandlingen av trafikaffär E43 kräver Seko att SL ställer krav på meddelarfrihet och efterforskningsförbud. Detta krav ska vara så långgående att det inte upphävs av lagen om skydd av företagshemligheter. Kravet på meddelarfrihet ska givetvis även gälla för eventuella underentreprenörer.

Arbetsmiljö och rådighet över lokaler, fordon och stationsutrymmen

Dagens gränssnitt mellan operatör och SL leder i många fall till att de anställda har svårt att utöva sin rätt att påverka verksamhet och arbetsmiljö. Allt för många frågor hamnar i långbänk med hänvisning till ”någon annans bord”. Ingen är betjänt av att synpunkter och förslag på verksamhet och arbetsmiljö inte når fram till de som har ansvaret.

I upphandlingen är det av vikt att det byggs upp en trepartsmodell mellan operatör, SL och facket för samverkan kring arbetsmiljön i lokaler, fordon och andra utrymmen. I dagens verksamhet kan det uppkomma en oklarhet vem som har ansvaret för exempelvis arbetsmiljön? Har operatören rätt att ändra i lokalers utformning eller fordonens teknik? Eller äger SL ansvaret? För att undvika att saker hamnar mellan stolarna i framtiden krävs att forum etableras för att hantera frågor där den som har rådighet över situationen också kan ta sitt ansvar. Detta kommer leda till en bättre arbetsmiljö såväl som en bättre miljö för resenärerna.

Avtalsperiodens längd

Seko ser inga fördelar med korta avtalsperioder; tvärtom. Att såväl anställning som anställningsvillkor ifrågasätts med några års mellanrum, underlättar inte arbetet att skapa samverkan och goda arbetsförutsättningar i övrigt på arbetsplatsen.

Långa avtalsperioden skapar bättre förutsättningar för såväl personal som entreprenör att utveckla både kvaliteten i verksamheten och arbetsmiljön.

Seko förordar minst 10-åriga avtalsperioder. Och som vi förstått det är det något som även SL i dagsläget förordar.

Övertagande av verksamhet

Seko anser att eventuell ny entreprenör skall ta över befintlig verksamhet och personal. Det skapas en oerhört märklig situation om den nye entreprenören kan snirkla sig ur tidigare överenskommelser och befintlig personal ska bli lidande för att en eventuellt ny arbetsgivare tar över. Personalen som finns i verksamheten idag har den kunskap och erfarenhet som krävs för att leverera trafik i världsklass. Inom ramen för EU:s kollektivtrafikförordning finns särskilt utrymme för att ställa krav på verksamhetsövergång vid offentlig upphandling.

Avtal och villkor för personalen

Seko förutsätter också att entreprenören ska tillämpa de villkor som finns i kollektivavtalet/överenskommelser. Om det står klart för alla tilltänkta anbudsgivare att Sekos avtal gäller för verksamheten idag blir det klart och tydligt vilka spelregler som gäller samt vilka kostnader som företagen ska

räkna på. Utan samverkan med oss i Seko över personalens villkor riskerar problem att uppstå med för låga anbud och operatörer som inte klarar av att bära verksamheten under hela kontraktstiden.

Seko kommer aldrig acceptera försämringar av de anställdas arbetsvillkor och arbetsmiljö. Om frågor av denna karaktär inte löses riskerar verksamheten på lokalbanorna bli lidande.

Underentreprenörer

Vi anser att i de fall entreprenören avser att anlita underentreprenörer skall även dessa ta över befintlig verksamhet och personal. Vad gäller krav på underentreprenörer i anbudsunderlaget bör även ställas formella krav på F-skattsedel, kollektivavtal, maskinutrustning, utbildning o.s.v.

Utökad bemanning

Det finns ett antal områden i verksamheten som fungerar mindre bra idag och där bemanningen behöver utökas.

På Tvärbanan hade vi tidigare konduktörer som nu blivit ersatta av betalstolpar. Man har även tagit bort tågvärdar på delar av Saltsjöbanan. Konduktörerna hade inte bara funktionen att visera biljetter, dom stod även för tryggheten för förare och trafikanter ombord på tågen.

Idag är det bara förare ombord på Tvärbanan, det finns ingen egen service eller trygghetspersonal utan man får ”låna” ambulerande personal i form av trygghetsvärdar, biljettkontroll och ordningsvakter. Tyvärr innebär det att det förebyggande arbetet mot hot och våld blivit eftersatt. På Saltsjöbanan har det varit stora problem med hot och våld. När föraren larmar om något är otryggheten ofta ett faktum. För att trafikanter och förare ska känna trygghet och säkerhet behöver det vara personal ombord i form av t e x tågvärdar. Därför vill vi att man återinför tågvärdar där det tagits bort och behåller dem där de finns kvar.

Tyvärr innebär kraven att köra så billig trafik som möjligt att man inte har några reservtjänster/reservförare som beredskap vid sjukdom eller trafikhändelser. Detta behöver tas med i beräkningen.

Nu utökar vi också trafiken och kommer behöva ett helhetsgrepp vad gäller bemanning. Vi behöver ha egna anställda som arbetar med service och information.

Vidare är hot och våld för de anställda inom kollektivtrafiken ett omfattande problem. Sekos medlemmar vittnar om att de dagligen får utstå glåpord eller till och med på veckobasis våld. Ska situationen för de anställda förbättras samt tryggheten för resenärerna öka krävs mer tillgänglig personal i trafiksystemet. Dessutom krävs ett förbud mot ensamarbete.

Kompetensutveckling

Under den kommande avtalsperioden kommer mycket att hända. Mer automatisering och digitalisering vilket leder till att personal kommer att få nya arbetsuppgifter. Skall det skiftet gå smidigt krävs framförhållning och att resurser avsätts för att utveckla personal så att man kan ta på sig nya arbetsuppgifter.

Vi ser också en utmaning i att digitaliseringen går snabbt och det finns ingen ”backup” när systemet inte fungerar. Ett större strömavbrott kan skapa mycket oreda.

Följ upp de krav som ställs

Det är ingen mening med att ställa krav på sådant som utbildning, arbetsvillkor, samarbete med fackföreningar, skatteinbetalningar o.s.v. om inte kraven följs upp. Uppföljning måste ske av SL:s egenanställda personal. Det innebär alltså att konsulter inte är lämpligt för detta. Huvudorsaken till att SL själv ska följa upp verksamheten är att oberoende och objektivitet måste försäkras.

Vidare är det av vikt att brott mot avtalet motsvaras av kännbara sanktioner och böter. Dessa måste vara på sådan nivå att det rent ekonomisk inte ska löna sig att fuska.

Utvärderingskriterier

Det är viktigt att kvalitetskriterier lyfts fram framför prisaspekter och övriga kommersiella villkor. Genom ökat fokus på kvalitet framför lägsta pris skapas förutsättningar för en bättre verksamhet samt bättre och tryggare miljö.

Seko förutsätter att SL även fortsättningsvis ger kvalitets- och säkerhetskriterier hög vikt.

Kontakt med anbudsgivare

Seko kommer att ta kontakt med potentiella anbudsgivare för att ge vår syn på verksamheten samt de villkor som gäller idag. Av tidigare erfarenheter vet vi att SL inte kan lämna ut namnen på de företag som är prekvalificerade, men vi ser gärna att ni i anbudet anger avtalsbärande facklig organisation och uppmanar de som avser att lämna anbud att ta kontakt med oss.

Vänliga hälsningar
Seko Lokalbaneklubben

§ 9
Yttrande över Promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

RS 2021-0843

Ärendebeskrivning

I promemorian föreslås ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor. En regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral föreslås ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats. Region Stockholm ser positivt på översynen och många delar i förslaget, som kan skapa förutsättningar för ökat hållbart resande. En överflyttning av arbetsresande från bil till kollektivtrafik ger positiva effekter för miljön och klimatet, och även för framkomligheten i trafiken.

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Sammanfattning av promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Yrkanden

Ordförande Irene Svenonius (M) yrkar bifall till regionrådsberedningens förslag i skrivelse den 12 januari 2022.

Beslut

Regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Finansdepartementet över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Expedieras till

Finansdepartementet
Trafiknämnden

Särskilt uttalande

Anna Sehlin (V) anmäler särskilt uttalande från V-ledamöterna (bilaga).

Region Stockholm

REGIONSTYRELSEN

2022-01-25

Vänsterpartiet

Särskilt uttalande

Ärende nr 9
RS 2021–0843

Yttrande över Promemorian Skattelättnad för arbetsresor - ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Vänsterpartiet ställer sig bakom promemorians innehåll men ej majoritetens svar.

Regionledningskontoret
Nicolai Sundblad

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-22

RS 2021-0843

Regionstyrelsen

Yttrande över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Finansdepartementet över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

I promemorian föreslås ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor. En regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral föreslås ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats. Region Stockholm ser positivt på översynen och många delar i förslaget, som kan skapa förutsättningar för ökat hållbart resande. En överflyttning av arbetsresande från bil till kollektivtrafik ger positiva effekter för miljön och klimatet, och även för framkomligheten i trafiken.

Region Stockholm bedömer att den föreslagna regionala differentieringen av skattereduktionen kan få oönskade konsekvenser för boende i svårtillgängligare delar av s.k. storstadskommuner med i övrigt god tillgång till kollektivtrafik. Stockholms län är Sveriges tredje största landsbygdslän. Regionledningskontoret ifrågasätter om avståndsbaserad ersättning är rätt väg att gå i storstadskommunerna där restiden snarare än avståndet är det som påverkar resvanor och resmönster. En dimension som behöver fördjupade analyser är risken att minskade intäkter från trängselskatter kan påverka möjligheten att finansiera utbyggnad av kollektivtrafiken.

Bakgrund
Finansdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

Promemorian bygger delvis på betänkande Skattelättnad för arbetsresor – En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36). och några utgångspunkter är samma som i betänkandet. I andra delar har betänkandets förslag omarbetats. En förändring är att skattereduktionen för arbetsresor ska vara regionalt differentierad.

I promemorian föreslås ett nytt system för arbetsresor som förväntas omfatta fler personer. Förslaget innebär att reseavdraget i sin nuvarande form avskaffas och ersätts av en skattereduktion. Skattereduktionen föreslås vara avståndsbaserad och färdmedelsneutral. Avståndsbaserad skattereduktion innebär att skattelättnaden knyts till avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för den faktiska kostnaden för resan. Färdmedelsneutralitet innebär att skattelättnaden blir oberoende av vilket färdmedel som har använts för arbetsresan och som en konsekvens blir även tidsåtgången för arbetsresan irrelevant. Avståndet mellan bostad och arbetsplats beräknas enligt kortast lämpliga körsträcka med bil oavsett vilket färdmedel och färdväg som har använts.

Det nya systemet inför en nedre avståndsgräns. Skattereduktion ska göras för den del av resan som enkel väg överstiger den nedre avståndsgränsen. För merparten av Sveriges kommuner är den nedre avståndsgränsen 15 kilometer. För en skattskyldig som bor och arbetar i en särskilt uppräknad storstadskommun[1], gäller i stället en nedre avståndsgräns om 30 kilometer. Den regionala differentiering motiveras med att skattelättnaden främst ska riktas till skattskyldiga som bor i områden där det inte finns tillgång till kollektivtrafik i samma utsträckning som i storstadsområdena.

En gemensam övre avståndsgräns föreslås införas för den del av resan enkel väg som överstiger 80 kilometer. Även utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter i samband med arbetsresorna ingå i underlaget, till den del utgifterna överstiger 8 000 kr.

[1] Den nedre avståndsgränsen om 30 kilometer ska enligt förslaget gälla i följande kommuner i Stockholms län: Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby, Upplands-Bro och Österåker kommuner.

Rätt till skattereduktion ska endast föreligga om antalet resdagar som berättigar till skattereduktion uppgår till minst 30 under beskattningsåret. Skattereduktionen föreslås utgå med 50 öre per kilometer.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Trafiknämnden har beretts möjlighet att på tjänstemannanivå lämna synpunkter på betänkandet.

Region Stockholms yttrande
Region Stockholm är positiv till översynen och i stort det föreslagna nya systemet för skattelättnad för arbetsresor. Dagens skatteavdrag för arbetsresor gynnar arbetspendling med bil vilket bidrar till ökade utsläpp. Även framkomligheten i trafiken påverkas och Region Stockholm välkomnar därför ett system som kan stimulera ökat hållbart resande.

Med dagens kostnadsbaserade system är det få kollektivtrafikresenärer som kommer upp i de belopp som krävs för att få skattelättnad för arbetsresor. Kollektivtrafikresenärer kan därför i allmänhet inte göra något skatteavdrag eller bara göra avdrag med ett mindre belopp. Region Stockholm välkomnar därför ett system som är färdmedelsneutralt och ser att det kan gynna kollektivtrafikresandet jämfört med dagens system. Att styra mot ökat kollektivt resande ligger i linje med regionens mål och kan leda till minskade utsläpp från vägtrafiken.

Region Stockholm ifrågasätter dock om avståndsbaserad ersättning är rätt väg att gå i storstadskommunerna där restiden snarare än avståndet är det som påverkar resvanor och resmönster.

Den föreslagna modellen uppmuntrar även till samåkning då alla personer i fordonet har rätt till samma skattelättnad. Region Stockholm bestyrker förslaget att skattelättnaden ges i form av en skattereduktion i stället för skatteavdrag då skattelättnadens storlek blir oberoende av den skattskyldiges inkomst och marginalskatt.

Region Stockholm har principiellt inget att invända mot att skattereduktionen föreslås bli regionalt differentierad på så vis att skattelättnaden främst riktas till skattskyldiga som bor i områden där tillgången till kollektivtrafik brister. Nackdelen med att knyta en högre avståndsgräns till vissa utvalda storstadskommuner är dock att den geografiska avgränsningen riskerar att bli för grov. I promemorian påtalas att det även inom gruppen storstadskommuner finns områden där

kollektivtrafik saknas eller kan anses bristfällig. Region Stockholm delar denna bild och konstaterar att den föreslagna uppdelningen i storstadskommuner och övriga kommuner kan få oönskade konsekvenser för boende i svårtillgängligare delare av kommuner med annars god tillgång till kollektivtrafik. Värt att påpeka är att Stockholms län är Sveriges tredje största landsbygdslän. Region Stockholm efterlyser därför vidare analys av hur förslaget kan påverka arbetsresor inom delar av storstadskommuner med sämre tillgänglighet till kollektivtrafik.

I promemorian föreslås att arbetsgivare ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationens individuppgift, eller i vissa fall kontrolluppgift. Region Stockholm ifrågasätter inte att ett sådant uppgiftslämnande kan underlätta administration och kontroll. Samtidigt konstaterar regionen att förslaget kan innebära en kännbart ökad administrativ börda för arbetsgivare, särskilt då flera arbetsplatser hos en och samma arbetsgivare blir allt vanligare. Att löpande kontrollera och rapportera in ändrad arbetsplats kan därmed innebära merarbete i en utsträckning som eventuellt inte har beaktats.

I promemorian görs bedömningen att det nya systemet blir offentligfinansiellt neutralt, sett till hela den offentliga sektorn. Eftersom det nuvarande reseavdraget minskar den beskattningsbara förvärvsinkomsten, påverkas både kommunal och statlig inkomstskatt av att avdraget avskaffas. Införandet av skattereduktionen beräknas öka de kommunala skatteintäkterna med 5,1 miljarder kronor. Den procentuella ökningen av de kommunala skatteintäkterna beräknas bli störst i kommuner där en högre andel av befolkningen gör reseavdrag.

Region Stockholm instämmer i bedömningen att de kommunala skatteintäkterna kommer att öka till följd av förslagen. Det framgår dock inte av promemorian hur de ökade skatteintäkterna ska hanteras. Om finansieringsprincipen, som innebär att de generella statsbidragen ska minskas med motsvarande belopp och lika för alla kommuner och regioner i kronor per invånare, kan det få konsekvenser för de kommuner och regioner som har ett lågt avdrag med dagens system.

En ytterligare dimension som behöver fördjupade analyser är risken att minskade intäkter från trängselskatter kan påverka möjligheten att finansiera utbyggnad av kollektivtrafiken.

Ekonomiska konsekvenser
Att avge yttrande i enlighet med regiondirektörens förslag innebär inga ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Rickard Sundbom
Administrativ direktör

Beslutsunderlag

1. Sammanfattning av promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Beslutsexpediering

1. Finansdepartementet
2. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-12-22