

# Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

# Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	3
2	Författningsförslag .....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	5
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244) .....	6
2.4	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	7
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).....	8
3	Bakgrund och gällande rätt .....	9
4	Det nuvarande reseavdraget behålls med ändrade nivåer .....	9
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	11
6	Konsekvensanalys.....	12
6.1	Syfte och alternativa lösningar .....	12
6.2	Offentligfinansiella effekter .....	13
6.3	Effekter för enskilda.....	15
6.4	Effekter för företagen .....	23
6.5	Effekter för kommuner och regioner.....	24
6.6	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna .....	25
6.7	Effekter för sysselsättningen .....	25
6.8	Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten .....	26
6.9	Effekter för miljön.....	28
6.10	Förslagets förenlighet med EU-rätten.....	29
7	Författningskommentar .....	29
7.1	Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	29
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).....	29

# 1 Sammanfattning

Moderaterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna har kommit överens om att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte ska införas. Parterna har även kommit överens om att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas för att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. För arbetsresor med förmånsbil som drivs med elektricitet ska dock inga ändringar göras i förhållande till dagens regler. En promemoria med förslag om överenskomna lagändringar har därför tagits fram inom Finansdepartementet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt

Härigenom föreskrivs att lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt ska utgå.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) ska utgå.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

Härigenom föreskrivs att 26 kap. 19 a § och 31 kap. 33 § i lydelsen enligt lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244) ska utgå.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 27 och 29 §§ inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **12 kap.**

#### 27 §

Utgifter för arbetsresor med egen bil ska dras av om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och det klart framgår att den skattskyldige genom att använda egen bil i stället för allmänna transportmedel regelmässigt gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar.

Utgifter för arbetsresor med egen bil ska också dras av om bilen används i tjänsten minst 160 dagar under året. Om den används i tjänsten minst 60 dagar under året, ska utgifterna dras av för alla de dagar som bilen använts i tjänsten. Att bilen används i tjänsten beaktas dock bara om körsträckan är minst 300 mil per år.

Avdrag ska göras med *1 krona* och 85 öre för varje kilometer.

Avdrag ska göras med *2 kronor* och 50 öre för varje kilometer.

Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt ska också dras av.

#### 29 §

För skattskyldiga som gör arbetsresor med sin förmånsbil ska utgifter för arbetsresor dras av enligt bestämmelserna i 26–28 §§. I stället för vad som sägs i 27 § tredje stycket ska utgifter för *dieselolja* dras av med 65 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 95 öre för varje kilometer. *Detta gäller också den som gör resorna med en förmånsbil som en närstående till honom eller hans sambo men inte han själv är skattskyldig för.*

För skattskyldiga som gör arbetsresor med sin förmånsbil ska utgifter för arbetsresor dras av enligt bestämmelserna i 26–28 §§. I stället för vad som sägs i 27 § tredje stycket ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *1 krona och 20 öre* för varje kilometer. *Detta gäller också om den skattskyldige har använt sin sambos eller en närståendes förmånsbil.*

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

2. Lagen tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 2008:803.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

Härigenom föreskrivs att 15 kap. 9 § skatteförfarandelagen (2011:1244) i stället för lydelsen enligt lagen (2022:000) om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2022/23:6*

*Föreslagen lydelse*

### **15 kap.**

#### **9 §**

I kontrolluppgiften ska följande uppgifter lämnas:

1. värdet av den ersättning eller förmån som har getts ut,
2. antalet dagar med sjöinkomst samt på vilket fartyg och i vilket fatområde tjänstgöringen har ägt rum,
3. om Skatteverket har bestämt värdet av en förmån enligt 2 kap. 10 b eller 10 c § socialavgiftslagen (2000:980),
4. om ersättningen ges ut på grund av tjänstepensionsförsäkring eller sådant avtal om tjänstepension som avses i 28 kap. 2 § andra stycket inkomstskattelagen (1999:1229),
5. arbetsställesnummer enligt lagen (1984:533) om arbetsställesnummer m.m., om ett sådant har tilldelats,
6. arbetsplatsens adress, om betalningsmottagaren har haft endast en arbetsplats i en och samma anställning, och
7. den del av värdet av den ersättning eller förmån som har getts ut som är ersättning för styrelsearbete.

5. arbetsställesnummer enligt lagen (1984:533) om arbetsställesnummer m.m., om ett sådant har tilldelats, och

6. den del av värdet av den ersättning eller förmån som har getts ut som är ersättning för styrelsearbete.

Om kontrolluppgiften avser en ersättning med ett sådant engångsbelopp på grund av personskada som avses i 11 kap. 38 § inkomstskattelagen, ska det i kontrolluppgiften anges om engångsbelopp på grund av samma skada har getts ut tidigare samt i så fall med vilket belopp och under vilket utbetalningsår.

Om kontrolluppgiften avser ersättning eller förmån som inte ska tas upp till beskattning men är avgiftspliktig enligt socialavgiftslagen, ska i kontrolluppgiften värdet på sådan ersättning eller förmån anges särskilt.



### 3 Bakgrund och gällande rätt

#### Dagens reseavdrag

Bestämmelser om avdragsrätt för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) finns i 12 kap. 2 och 26–30 §§ inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL. Avdrag får göras för skäligena utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen, om arbetsplatsen ligger på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att något transportmedel behöver användas. Som skäligena utgifter anses i regel den lägsta kostnaden för resor under beskattningsåret med tillgängliga allmänna transportmedel.

Vid arbetsresor med egen bil krävs att avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och att det klart framgår att den skattskyldige genom att använda egen bil i stället för allmänna transportmedel regelmässigt gör en tidsvinst på sammanlagt minst två timmar. Om allmänna transportmedel saknas tillämpas dock inte kravet på avstånd och tidsvinst. Avdrag för resor med bil får göras med ett schablonbelopp som uppgår till 1 krona och 85 öre per kilometer. Skattskyldiga som gör arbetsresor med förmånsbil får göra avdrag för drivmedelskostnaden med 65 öre per kilometer för dieselbilar och 95 öre för övriga bilar. Oavsett vilket färdmedel som använts får kostnader för arbetsresor dras av bara till den del som under beskattningsåret överstiger 11 000 kronor.

#### En ny modell för skattelättnad för arbetsresor har beslutats

Riksdagen har beslutat propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228, bet. 2021/22:SkU29, rskr. 2021/22:373, SFS 2022:1071–1073). Ändringarna som följer av propositionen innebär att en regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral vid årsskiftet ska ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats. Enligt de nya reglerna ska skattereduktion göras med 50 öre per kilometer för arbetsresor till den del resan överstiger en nedre avståndsgrens på 15 kilometer men inte en övre avståndsgrens på 80 kilometer. För dem som bor och arbetar i vissa storstadskommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län är den nedre avståndsgrenen 30 kilometer. Lagändringarna utgör en modell för ett nytt skatterättsligt regelverk för arbetsresor.

### 4 Det nuvarande reseavdraget behålls med ändrade nivåer

**Promemorians förslag:** Reseavdraget behålls i sin nuvarande form och den nya avståndsbaserade modellen för skattelättnad för arbetsresor införs inte.

Det belopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer.

Avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil höjs till 1 krona och 20 öre per kilometer med undantag för förmånsbilar som helt drivs med elektricitet för vilka rätten till avdrag även fortsatt ska uppgå till 95 öre per kilometer.

### **Skälen för promemorians förslag**

#### *Det nuvarande reseavdraget behålls*

Den nya avståndsbaseade och färdmedelsneutrala modellen för skattelättnad för arbetsresor har beslutats av riksdagen och träder i kraft den 1 januari 2023.

En skattelättnad för arbetsresor fyller en viktig funktion och det är motiverat att göra skattelättnaden mer gynnsam än i dag. Den nya modellen är dock bristfällig i flera avseenden. Modellen tar inte tillräcklig hänsyn till personer som bor och arbetar på landsbygden, i områden där kollektivtrafiken är bristfällig, och som är beroende av bilen för att ta sig till arbetet. Systemet riskerar även att minska den geografiska omfattningen av lokala arbetsmarknader och påverka arbetsmarknaden negativt. En annan icke önskvärd effekt av den avståndsbaseade och färdmedelsneutrala modellen är risken för överkompensation i förhållande till de faktiska kostnaderna för vissa arbetspendlare. Den nya avståndsbaseade modellen torde inte medföra sådana förenklingar av regelverket som utlovats och bedöms vara förenad med sådana kontrollsvårigheter som innebär att risken för fel och fusk kommer att vara stor även med det nya systemet.

I denna promemoria föreslås därför att det nuvarande reseavdraget behålls i sin nuvarande form. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte införs.

#### *Nivåerna i nuvarande system justeras*

Enligt nuvarande regler medges avdrag för arbetsresor med egen bil med ett schablonbelopp på 1 krona och 85 öre per kilometer. Den som använder sin förmånsbil för arbetsresor får på motsvarande sätt göra avdrag med 65 öre per kilometer för diesel och 95 öre per kilometer för övriga drivmedel (12 kap. 27 och 29 §§ inkomstskattelagen [1999:1229], förkortad IL). Samma schablonbelopp gäller även vid avdrag för utgifter för resor med egen bil eller förmånsbil i tjänsten respektive i näringsverksamhet samt vid avdrag för utgifter för s.k. hemresor (12 kap. 5 och 24 §§ samt 16 kap. 27 § IL).

Avdragsrätten för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil har inte ändrats sedan 2008 då beloppen höjdes till nuvarande nivåer (prop. 2007/08:11). Enligt Finansdepartementets beräkningar är det belopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil i dag för lågt för att täcka den genomsnittliga kostnad som avdraget är avsett att täcka då hänsyn tas till bilarnas åldersfördelning, drivmedel och bränsleförbrukning. Baserat på 2021 års genomsnittliga bränslepriser beräknas den genomsnittliga milkostnaden med nuvarande personbilspark uppgå till ca 2 kronor och 50 öre per kilometer. I denna kostnad ingår rörliga kostnader per mil, inklusive den del av bilens värdeminskning som kan antas vara beroende av körsträcka.

Även avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil bedöms generellt sett vara för lågt för att täcka den skattskyldiges drivmedelskostnader. Ett gemensamt schablonbelopp på 1 krona och 20 öre per kilometer beräknas ligga närmare den verkliga genomsnittskostnaden. Bedömningen baseras på genomsnittlig drivmedelsförbrukning bland bensin- och dieseldrivna personbilar registrerade under perioden 2017–2020 och på genomsnittliga drivmedelspriser under 2021.

Drivmedelskostnaden för elbilar är i de flesta fall lägre än för bilar som drivs med andra drivmedel, vilket skulle kunna motivera en sänkning av avdraget vid arbetsresor med förmånsbil som drivs helt med elektricitet i förhållande till dagens nivå på 95 öre per kilometer. Den senaste tidens höga elpriser och den osäkerhet som finns kring den fortsatta utvecklingen motiverar dock att avdraget för förmånsbilar som drivs med elektricitet bör ligga kvar på dagens nivå, dvs. 95 öre per kilometer.

Sammantaget föreslås i denna promemoria att det belopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer och att avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil höjs till 1 krona och 20 öre per kilometer, med undantag för förmånsbilar som drivs helt med elektricitet för vilka avdraget även fortsatt bör uppgå till 95 öre per kilometer. Justeringarna gäller såväl arbetsresor i inkomstlaget tjänst som arbetsresor i näringsverksamhet och motsvarar de justeringar av schablonbeloppen vid avdrag för utgifter för resor med egen bil i tjänsten respektive i näringsverksamhet samt vid avdrag för utgifter för hemresor som föreslås i promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor (Fi2022/01470). Avdraget för förmånsbilar som drivs helt med elektricitet föreslås dock i den promemorian endast uppgå till 60 öre per kilometer.

### *Lagförslag*

Förslaget medför ändringar i 12 kap. 27 och 29 §§ inkomstskattelagen (1999:1229) och i 15 kap. 9 § skatteförfarandelagen (2011:1244). Förslaget innebär även att lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt, lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) och 26 kap. 19 a § och 31 kap. 33 § skatteförfarandelagen (2011:1244) i lydelsen enligt lagen (2022:1073) om ändring i den lagen utgår.

## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Promemorians förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023. Ändringarna tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

**Skälen för promemorians förslag:** Den nya avståndsbaseade och färdmedelsneutrala modellen för skattelättnad för arbetsresor har beslutats av riksdagen och träder i kraft den 1 januari 2023.

Förslaget i promemorian innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor inte införs utan att reseavdraget behålls i sin nuvarande form med justerade nivåer. Att låta den nya modellen träda i kraft vid årsskiftet för att därefter återgå till det nuvarande reseavdragssystemet vid en senare tidpunkt skulle bli mycket krångligt både för arbetsgivare, enskilda och Skatteverket. En sådan ordning skulle även medföra onödiga kostnader för t.ex. Skatteverket.

Lagändringarna bör därför träda i kraft den 1 januari 2023.

## 6 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslaget effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Effekterna av förslaget beskrivs, om annat inte framgår, i förhållande till det förväntade utfallet vid beslutade regler (enligt prop. 2021/22:228). I vissa fall ställs konsekvenserna av förslaget därutöver i relation till nu gällande regler, dvs. reseavdraget enligt den lagstiftning som gäller t.o.m. 31 december 2022. Syftet är att på detta sätt belysa effekterna av förslaget så tydligt som möjligt.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatteregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

### 6.1 Syfte och alternativa lösningar

Promemorian innehåller i huvudsak två delförslag – dels att den nya modellen med en avståndsbaserad skattereduktion inte ska införas, dels att avdragsbeloppen i reseavdraget ska justeras. Syftet med det första delförslaget är således att behålla den ursprungliga konstruktionen av reseavdraget. Syftet med justeringen av avdragsbeloppen är att dessa bättre ska motsvara faktiska kostnader för användning av egen bil respektive genomsnittliga drivmedelskostnader. På så sätt kan man säga att det reala värdet av subventionen i reseavdraget justeras till den nivå som gällde då beloppen senast justerades, vilket var 2008.

Eftersom syftet med förslagen i denna promemoria inte är att reformera den nu gällande modellen för reseavdraget, redogör konsekvensanalysen inte närmare för alternativa sätt att subventionera arbetsresor.

## 6.2 Offentligfinansiella effekter

### **Beräkningsunderlag och antaganden**

Offentligfinansiella effekter och antalet skattskyldiga som berörs av förslaget har beräknats baserat på uppgifter i SCB:s mikrosimuleringsmodell FASIT. Vad gäller effekterna avseende skattereduktionen för arbetsresor så används samma underlag om avstånd och antaganden om resdagar som i konsekvensanalysen för beslutade regler (prop. 2021/22:228). Beräkningarna av ett återinförande av reseavdrag med högre schablonbelopp har gjorts baserat på en framskrivning till 2023 års ekonomiska miljö enligt prognoser gjorda i september 2022. Beräkningarna för reseavdragen enligt föreslagna regler 2023 bygger på en framskrivning av de reseavdrag som gjordes för beskattningsåren 2019 och 2020, då det vid framtagandet av propositionen var de sista åren med fastställda beskattningsuppgifter i FASIT. Eftersom beräkningen är baserad på fastställda reseavdrag och skatter innefattar den även effekten av skattefelet till följd av felaktiga reseavdrag. Beräkningarna är behäftade med osäkerhet både vad gäller antaganden om skattereduktionen för arbetsresor och eventuella framtida reseavdrag, bland annat till följd av ändrat arbetsresande i framtiden.

### **Effekter av de olika momenten i förslaget**

Att återinföra reseavdraget 2023 i stället för att låta den beslutade skattereduktionen för arbetsresor träda ikraft bedöms vara offentligfinansiellt neutralt. Att samtidigt höja ersättningsnivåerna för resor med egen bil och förmånsbil bedöms minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 1,6 miljarder kronor 2023 (se tabell 6.1).

**Tabell 6.1 Offentligfinansiell effekt av dels förslaget om att återinföra ett förstärkt avdrag för arbetsresor, dels att inte införa en avstånds-baserad skattereduktion**

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Effekt från	Brutto-	Periodiserad nettoeffekt			Varaktig
		effekt	2023	2024	2025	effekt
Reseavdraget behålls i sin nuvarande form	2023-01-01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>varav</i>		<i>5,50</i>	<i>5,50</i>	<i>5,50</i>	<i>5,50</i>	<i>5,50</i>
<i>Avstånds-baserad skattereduktion införs inte</i>						
<i>varav</i>		<i>-5,50</i>	<i>-5,50</i>	<i>-5,50</i>	<i>-5,50</i>	<i>-5,50</i>
Reseavdraget behålls i sin nuvarande form						
Höjd schablon för avdrag för resor till och från arbetsplatsen	2023-01-01	-1,61	-1,61	-1,61	-1,61	-1,61
<b>Summa</b>		<b>-1,61</b>	<b>-1,61</b>	<b>-1,61</b>	<b>-1,61</b>	<b>-1,61</b>

Anm.: Effekterna i tabellen avser jämförelse med beslutade regler för arbetsresor. Att införa skattereduktionen för arbetsresor för 2023, och därmed avskaffa reseavdraget, bedömdes vara kostnadsneutralt för den offentliga sektorn 2023 (prop. 2021/22:228).

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

### Särskilt om effekter på kommunsektorns finanser

Effekterna på de offentliga finanserna som redovisas i tabell 6.1 ovan avser hela den offentliga sektorn. En del av dessa effekter uppstår i kommunsektorn (dvs. kommuner och regioner). Ett återinförande av reseavdraget enligt förslagen i denna promemoria beräknas varaktigt minska de kommunala skatteintäkterna med 6,8 miljarder kronor per år från 2023, jämfört med beslutade regler (se tabell 6.2). En fjärdedel av de minskade skatteintäkterna, 1,7 miljarder kronor, beror på de justerade schablonbeloppen jämfört med gällande regler. Den stora negativa effekten på de kommunala skatteintäkterna i förhållande till den totala offentlig-finansiella effekten av förslaget förklaras av att skattereduktionen enligt beslutade regler nästan uteslutande belastar statens finanser. Om skattereduktionen ersätts av ett avdrag, minskar underlaget för kommunal inkomstskatt med summan av de gjorda avdragen. Den föreslagna höjningen av schablonbeloppen vid resor med bil ökar de totala avdragsbeloppen givet oförändrade körsträckor, vilket ytterligare minskar underlaget för kommunal inkomstskatt.

Den procentuella minskningen av de kommunala skatteintäkterna beräknas bli större i kommuner och regioner där en större andel av befolkningen gör reseavdrag jämfört med i kommuner och regioner där en mindre andel gör sådana avdrag. Som beskrivs ytterligare i avsnitt 6.5 är

andelen av de sysselsatta som gör reseavdrag högre i landsbygdskommuner och lägre framför allt i storstadskommuner. Underlaget för den kommunala inkomstskatten kommer därmed, till följd av förslaget, i genomsnitt minska procentuellt mer i landsbygdskommuner jämfört med i storstadskommuner.

**Tabell 6.2 Effekter av förslagen på kommunsektorns skatteintäkter**

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Effekt från	Brutto-	Periodiserad nettoeffekt		Varaktig	
		effekt	2023	2024	effekt	
		2023	2023	2024	2025	
Reseavdraget behålls i sin nuvarande form	2023-01-01	-5,10	-5,10	-5,10	-5,10	-5,10
<i>varav</i>		<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<i>Avstånds-</i> <i>baserad</i> <i>skattereduktion</i> <i>införs inte</i>						
<i>varav</i>		<i>-5,10</i>	<i>-5,10</i>	<i>-5,10</i>	<i>-5,10</i>	<i>-5,10</i>
<i>Reseavdraget</i> <i>behålls i sin</i> <i>nuvarande form</i>						
Höjd schablon för avdrag för resor till och från arbetsplatsen	2023-01-01	-1,70	-1,70	-1,70	-1,70	-1,70
<b>Summa</b>		<b>-6,80</b>	<b>-6,80</b>	<b>-6,80</b>	<b>-6,80</b>	<b>-6,80</b>

Anm.: Effekterna i tabellen avser jämförelse med beslutade regler för arbetsresor. Att införa skattereduktionen för arbetsresor för 2023, och därmed avskaffa reseavdraget, bedömdes öka kommunsektorns intäkter med 5,1 miljarder kronor 2023 (prop. 2021/22:228).

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

### 6.3 Effekter för enskilda

Konsekvenserna av förslaget för individer beror bl.a. på avståndet mellan bostad och arbetsplats, vilka färdmedel som används, i vilken kommun de bor och arbetar och antalet arbetsresor som görs per år. Effekterna av förslaget är också beroende av den enskildes marginals katt. Ett reseavdrag, både enligt gällande regler och enligt förslaget i denna promemoria, innebär en större skattelättnad ju högre individens marginals katt är. Detta beror på att avdrag gör att den skattskyldiges underlag för inkomstskatt minskar. Ett avdrag på 100 kronor innebär därmed en skattelättnad på 30 kronor för den med 30 procent i marginals katt men 50 kronor för den med 50 procent i marginals katt. Med den beslutade skattereduktionen för arbetsresor är skattelättnaden däremot oberoende av individens inkomst och marginals katt. Detta innebär att individer med hög marginals katt, i fler fall än individer med låg marginals katt, gynnas av att den beslutade skattereduktionen ersätts med ett reseavdrag. Eftersom storleken på skatte-

lättningen vid ett reseavdrag påverkas av den enskildes marginalskatt på detta sätt, beskrivs konsekvenserna för skattskyldiga med en lägre (32 procent) respektive en högre (52 procent) marginalskatt. Dessa marginalskatter representerar nivån vid genomsnittlig kommunalskatt och genomsnittlig månadslön, respektive en månadslön som ligger strax över brytpunkten för statlig inkomstskatt (ca 46 200 kronor 2022).

För beskattningsåret 2019, som bedöms vara mer representativt än pandemiåren 2020 och 2021, gjorde ca 873 000 skattskyldiga reseavdrag i inkomstslaget tjänst. Den beslutade skattereduktionen uppskattas 2023 omfatta ca 1 160 000 personer. En återgång till ett reseavdrag uppskattas därmed minska antalet individer som omfattas av skattelättnaden med ca 290 000.

### **Arbetsresande som nyttjar egen bil**

Med den beslutade skattereduktionen för arbetsresor (prop. 2021/22:228) är skattelättnaden oberoende av vilket färdmedel som nyttjas. Det betyder i princip att skattereduktionen, för ett givet reseavstånd, blir lika stor oavsett om individer reser med egen bil, kollektivtrafik, förmånsbil eller samåker till jobbet. Den regionala differentieringen av den nedre avståndsgränsen innebär dock att individer som bor och arbetar i storstadsregioner får en lägre skattereduktion än övriga individer.

Skattelättnadens storlek med beslutade regler framgår av figur 6.1. För personer som omfattas av den normala avståndsgränsen är skattereduktionen noll upp till 15 kilometers avstånd. Den övre avståndsgränsen på 80 kilometer innebär att avstånd över denna gräns inte har någon effekt på skattereduktionens storlek. Skattereduktionen är därmed begränsad till maximalt 13 650 kronor per person och år (heldragen grå linje). För arbetsresande som bor och arbetar i storstadsregioner och därmed berörs av den högre avståndsgränsen (streckad grå linje i figuren) uppgår skattereduktionen till noll om avståndet understiger 30 kilometer och till högst 10 500 kronor.

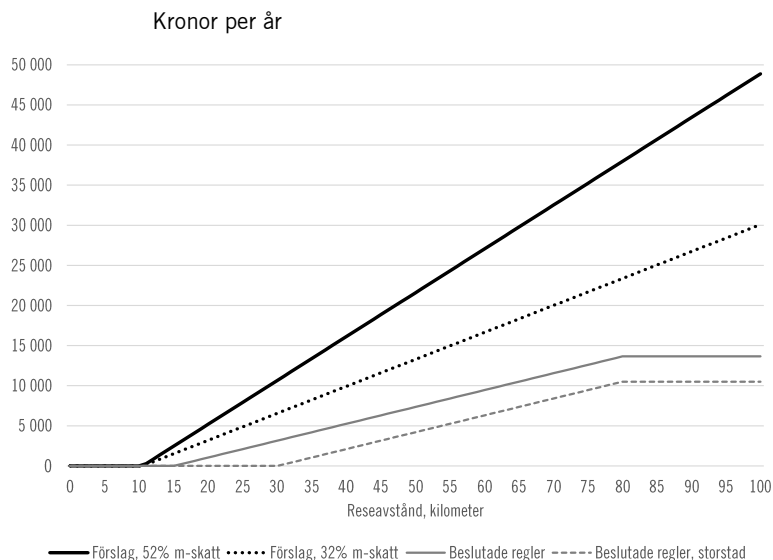
I figuren visas också skattelättnadens storlek enligt förslaget i denna promemoria (vid 52 procent marginalskatt – svart heldragen linje; vid 32 procent marginalskatt – svart prickad linje). Att 11 000 kronor av de årliga resekostnaderna ska räknas av i beräkningen av reseavdraget innebär i praktiken att något avdrag för arbetsresor inte kan göras för reseavstånd upp till 11 kilometer, även om tidsvinstkravet skulle vara uppfyllt. För den som genomför 200 arbetsresor per år med bil och med detta avstånd blir den schablonmässigt beräknade resekostnaden nämligen 11 000 kronor ( $200 \cdot 2 \cdot 11 \cdot 2,50 = 11\,000$ , där 2,50 avser det föreslagna schablonmässiga avdraget per kilometer). Att den implicita nedre avståndsgränsen för bilister är lägre i det föreslagna reseavdraget (11 kilometer) än i den beslutade skattereduktionen (15 eller 30 kilometer) innebär att betydligt fler kan komma att nyttja reseavdraget. Det förutsätter dock att tidsvinstkravet för dessa är uppfyllt.

Vid alla avstånd över 11 kilometer är det föreslagna reseavdraget mer förmånligt än den beslutade skattereduktionen för individer som nyttjar egen bil. Detta gäller vid både relativt låg och relativt hög marginalskatt. Vid exempelvis 50 kilometers reseavstånd, enkel väg, uppgår skattelättnaden med förslaget till ca 13 300 kronor och ca 21 600 kronor vid 32



respektive 52 procent i marginalskatt. Med den beslutade skatte-  
reduktionen är skattelättnaden 10 290 kronor vid den normala lägre  
avståndsgränsen och 4 200 kronor för individer i storstadsregioner. Till  
skillnad från den beslutade skattelättnaden, har skattelättnaden med det  
föreslagna reseavdraget ingen övre beloppsgräns.

**Figur 6.1 Skattelättnad för arbetsresor med egen bil vid olika avstånd,  
enkel väg: beslutade regler och enligt förslag**

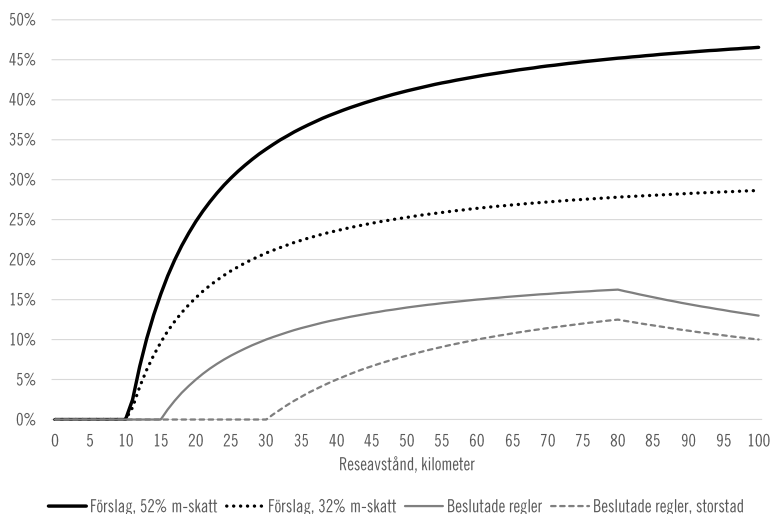


Anm: Beloppen gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med beslutade regler avses skatte-  
reduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Med förslag avses reseavdrag med utformning  
enligt avsnitt 4 i denna promemoria (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per mil). Med "m-  
skatt" avses individens marginalskatt (32 respektive 52 procent).

Skattelättnaden enligt förslaget i förhållande till beslutade regler kan också  
jämföras med hjälp av den totala subventionsgraden. Med detta avses här  
den andel av de totala resekostnaderna som täcks av skattelättnaden. I figur  
6.2 framgår att subventionsgraden för bilresor uppgår till som mest ca  
16 procent med den nya beslutade skattelättnaden. För individer som bor  
och arbetar i storstadsregioner uppgår subventionsgraden till som mest  
12,5 procent. Eftersom detta gäller vid 80 kilometers resväg, enkel väg, är  
det få individer i storstadsregioner som uppnår den subventionsgraden.  
Med det föreslagna reseavdraget uppgår subventionsgraden vid  
exempelvis 50 kilometers resväg till 25 eller 41 procent beroende på  
marginalskatt (32 respektive 52 procent).

**Figur 6.2 Subventionsgrad för arbetsresor med bil vid olika avstånd, enkel väg: beslutade regler och enligt förslag**

Procent



Anm.: Med subventionsgrad avses den andel av individens totala årliga resekostnad som täcks av skattelättnaden och utgörs av kvoten mellan erhållen skattelättnad och total resekostnad. Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i denna promemoria (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per mil). Med "m-skatt" avses individens marginalsatt (32 respektive 52 procent). Beräkningen utgår från en genomsnittlig resekostnad på 25 kronor per mil med bil och att individer har 210 resdagar per år. Tidsvinstkravet som gäller för reseavdraget antas vara uppfyllt vid alla avstånd.

Tabell 6.3 redovisar skattelättnadens storlek vid utvalda reseavstånd och med 210 resdagar per år. I tabellen redovisas även skattelättnaden med de regler som gäller t.o.m. utgången av 2022. Av tabellen framgår, liksom av figuren ovan, att individer som nyttjar bil gynnas mer av ett reseavdrag än av den beslutade skattelättnaden och att vinningen blir större med ökat reseavstånd och högre marginalsatt.

**Tabell 6.3 Skattelättnad för arbetsresor med egen bil vid olika avstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

Avstånd	Gällande regler		Beslutade regler		Förslag	
	Marginalskatt 32%	Marginalskatt 52%	Utom storstadsregion	Storstadsregion	Marginalskatt 32%	Marginalskatt 52%
15	210	341	0	0	1 520	2 470
20	1 453	2 361	1 050	0	3 200	5 200
25	2 696	4 381	2 100	0	4 880	7 930
30	3 939	6 401	3 150	0	6 560	10 660
40	6 426	10 442	5 250	2 100	9 920	16 120
50	8 912	14 482	7 350	4 200	13 280	21 580
60	11 398	18 522	9 450	(6 300)	16 640	27 040
70	13 885	22 563	11 550	(8 400)	20 000	32 500
80	16 371	26 603	13 650	(10 500)	23 360	37 960
90	18 858	30 644	13 650	(10 500)	26 720	43 420
100	21 344	34 684	13 650	(10 500)	30 080	48 880

Anm.: Beloppen gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med gällande regler avses reseavdraget som gäller t.o.m. 2022 (med det schablonmässiga avdragsbeloppet om 18,50 kronor per mil). Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i denna promemoria (med ett schablonmässigt avdrags belopp om 25 kronor per mil). Tidsvinstkravet för reseavdraget antas vara uppfyllt i samtliga fall. Få individer som bor och arbetar i storstadsregioner bedöms ha reseavstånd på 60 kilometer eller mer, enkel väg. Därför anges beloppen vid dessa längre avstånd inom parentes i tabellen.

### Arbetsresande som nyttjar kollektivtrafik

Antalet personer som gör avdrag för arbetsresor med kollektivtrafik uppskattades i Reseavdragskommitténs betänkande uppgå till ca 90 000, eller ca 10 procent av antalet reseavdrag. Enligt en studie av Trafikanalys (PM 2020:6) uppgår antalet personer som gör arbetsresor med kollektivtrafik längre än 15 kilometer till ca 320 000. Baserat på dessa uppskattningar, bedöms antalet kollektivtrafikresande som kan ta del av skattelättnaden bli lägre med förslaget i denna promemoria jämfört med beslutade regler.

Tabell 6.4 nedan visar att kollektivtrafikresande i de flesta fall förlorar på en återgång till ett reseavdrag jämfört med beslutade regler. För den som exempelvis reser 50 kilometer enkel väg, ger de beslutade reglerna rätt till skattereduktion på 7 350 kronor per år (givet att bostaden eller arbetsplatsen är belägen utanför storstadsregion). Om resekostnaden uppgår till 10 000 kronor per år för detta avstånd ger det föreslagna reseavdraget ingen rätt till avdrag eftersom kostnaden understiger beloppsgränsen på 11 000 kronor. En mindre grupp kollektivtrafikresande vinner dock på en återgång till ett reseavdrag. Det rör sig om långdistanspendlare med höga resekostnader och hög marginalskatt. Vid årliga resekostnader över 37 000 kronor, får individer med 52 procent i marginalskatt en högre skattereduktion av ett reseavdrag än med den beslutade skattereduktionen. För individer med 32 procent i marginalskatt är reseavdraget förmånligare först vid årliga resekostnader över 54 000 kronor.

Det schablonmässiga avdragsbeloppet per mil, som föreslås höjas från 18,50 till 25 kronor per mil, gäller endast vid bilresor och berör således inte kollektivtrafikresenärer. Det innebär att avdragsmöjligheterna för kollektivtrafikresenärer är desamma med förslaget i denna promemoria som vid de regler som gäller t.o.m. utgången av 2022 (därför är också beloppen i tabellkolumnerna för *Gällande regler* och *Förslag* desamma).

**Tabell 6.4 Skattelättnad för arbetsresor med kollektivtrafik vid olika avstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

Avstånd	Antagen årskostnad	Gällande regler		Beslutade regler		Förslag	
		Marginal- skatt 32%	Marginal- skatt 52%	Utom storstads- region	Storstads- region	Marginal- skatt 32%	Marginal- skatt 52%
20	5 000	0	0	1 050	0	0	0
20	15 000	1 280	2 080	1 050	0	1 280	2 080
30	10 000	0	0	3 150	0	0	0
30	20 000	2 880	4 680	3 150	0	2 880	4 680
50	10 000	0	0	7 350	4 200	0	0
50	20 000	2 880	4 680	7 350	4 200	2 880	4 680
70	10 000	0	0	11 550	(8 400)	0	0
70	20 000	2 880	4 680	11 550	(8 400)	2 880	4 680
80+	30 000	6 080	9 880	13 650	(10 500)	6 080	9 880
80+	40 000	9 280	15 080	13 650	(10 500)	9 280	15 080
80+	50 000	12 480	20 280	13 650	(10 500)	12 480	20 280

Anm.: Med gällande regler avses reseavdraget som gäller t.o.m. 2022 (med det schablonmässiga avdragsbeloppet om 18,50 kronor per mil). Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Beloppen för beslutade regler gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i denna promemoria (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per mil).

### Enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag

Den beslutade skattereduktionen för arbetsresor gäller även arbetsresor hänförliga till inkomstslaget näringsverksamhet. En förutsättning för att ta del av skattereduktionen är att det finns kommunal inkomstskatt att reducera under det beskattningsår som resorna har gjorts.

En återgång till ett reseavdrag innebär att avdraget för arbetsresor behandlas skattemässigt som en kostnad i näringsverksamheten. Avdraget för arbetsresor i näringsverksamhet medför därmed att det skattepliktiga resultatet i verksamheten minskar, jämfört med beslutade regler om en skattereduktion. Detta påverkar underlaget för egenavgifter, inkomstskatt och beräkningen av pensionsgrundande och sjukpenninggrundande inkomst. I förhållande till de konsekvenser som beskrivs för enskilda tillkommer därmed andra konsekvenser för enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag av att den beslutade skattereduktionen slopas och ersätts med ett reseavdrag. För aktiva näringsidkare som betalar full egenavgift på 28,97 procent av underlaget redovisas effekterna av det föreslagna reseavdraget i tabell 6.5. Förslaget att återgå till ett reseavdrag

innebär generellt en större skattelättnad jämfört med beslutade regler. En andel av de minskade egenavgifterna motsvaras dock av minskade förmåner när den pensionsgrundande och sjukpenninggrundande inkomsten minskar. För enskilda näringsidkare som nyttjar kollektivtrafik är en återgång till ett reseavdrag generellt mindre förmånligt än beslutade regler, av liknande skäl som för individer med anställning.

**Tabell 6.5 Skattelättnad för arbetsresor för enskilda näringsidkare vid användning av bil vid olika reseavstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

Avstånd	Gällande regler		Beslutade regler		Förslag	
	Marginalskatt 32%	Marginalskatt 52%	Utom storstadsregion	Storstadsregion	Marginalskatt 32%	Marginalskatt 52%
15	310	411	0	0	2 246	2 982
20	2 146	2 850	1 050	0	4 727	6 278
25	3 983	5 289	2 100	0	7 209	9 574
30	5 819	7 728	3 150	0	9 691	12 870
40	9 493	12 607	5 250	2 100	14 655	19 462
50	13 166	17 485	7 350	4 200	19 619	26 055
60	16 839	22 363	9 450	(6 300)	24 583	32 647
70	20 512	27 241	11 550	(8 400)	29 547	39 239
80	24 186	32 119	13 650	(10 500)	34 510	45 831
90	27 859	36 997	13 650	(10 500)	39 474	52 423
100	31 532	41 876	13 650	(10 500)	44 438	59 015

Anm.: Med gällande regler avses reseavdraget som gäller t.o.m. 2022 (med det schablonmässiga avdragsbeloppet om 18,50 kronor per mil). Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Beloppen för beslutade regler gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i denna promemoria (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per mil). Tidsvinstkravet för reseavdraget antas vara uppfyllt i samtliga fall. Effekterna gäller även för delägare i handelsbolag.

### Arbetsresande med funktionsnedsättning eller sjukdom

De beslutade reglerna om skattereduktion för arbetsresor innebär att individer som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning använder egen bil i stället för kollektivtrafik kan ges skattereduktion för skäliga utgifter för arbetsresor. Skattereduktionen uppgår i denna del till 30 procent av underlaget som överstiger 11 000 kronor under beskattningsåret. Eventuella bidrag som t.ex. bilstöd och merkostnadsersättning till personer med funktionsnedsättning ska beaktas vid beräkningen av bilkostnaderna. I bilkostnaderna får även kostnader för parkering vid arbetsplatsen räknas med. Den beslutade skattereduktionen bedöms generellt innebära att skattelättnaden för denna grupp blir ungefär densamma som med de regler som gäller t.o.m. utgången av 2022.

En återgång till ett reseavdrag innebär att avdrag kommer att medges för bilkostnader, utan krav på avstånd eller tidsvinst, för skattskyldiga som på grund av hög ålder, sjukdom eller funktionsnedsättning måste använda egen bil för arbetsresor. Avdrag får också göras för vissa kostnader som är oberoende av reseavstånd, såsom parkering vid arbetsplatsen. Avdrag kan

göras för skäligena utgifter som överstiger beloppsgränsen 11 000 kronor. För individer som ingår i denna grupp och har en marginalsatt omkring 30 procent, blir effekterna av förslaget små. Individer som ingår i gruppen och har en marginalsatt på omkring 50 procent gynnas däremot av en återgång till reseavdraget.

Enligt en studie av Trafikanalys (PM 2020:5) är antalet förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi som har längre än en mil till arbetet ca 110 000. Av dessa beräknas ca 50 000 göra avdrag för arbetsresor med bil. I Reseavdragskommitténs betänkande uppskattades, baserat på Skatteverkets skattefelskontroller, att antalet skattskyldiga som återopade sjukdom, ålder eller funktionsnedsättning vid avdrag för arbetsresor var ca 8 000 (se Skatteverket 2019, Avdrag för resor till och från arbetet – En uppföljning av skattefelskontrollen). Osäkerheten bedömdes dock vara mycket stor om hur många de är och hur stora avdrag de gör. Skillnaden i antalet berörda personer mellan kommitténs bedömning och Trafikanalys uppgifter kan bero på att det stora flertalet personer med funktionsnedsättning gör reseavdrag för bilresor enligt ordinarie regler.

### **Arbetsresande som nyttjar förmånsbil**

Den beslutade skattereduktionen för arbetsresor är oberoende av vilket färdmedel som används för resorna. Det innebär att individer som använder förmånsbil vid sina arbetsresor får samma skattereduktion som de som använder egen bil, dvs. 50 öre per kilometer för avstånd enkel väg som överstiger 15 respektive 30 kilometer och upp till 80 kilometer.

Det reseavdrag som föreslås i denna promemoria skiljer sig från det reseavdrag som gäller t.o.m. utgången av 2022 genom att de schablonmässiga avdragsbeloppen föreslås höjas. Förutom höjningen av schablonbeloppet vid användning av egen bil (från 18,50 till 25 kronor per mil), föreslås även schablonbeloppen vid användning av förmånsbil höjas. Schablonbeloppet för milkostnaden för dieseldrivna förmånsbilar föreslås höjas från nuvarande 6,50 till 12 kronor. Schablonbeloppet på 9,50 kronor som nu gäller för övriga drivmedel föreslås också höjas till 12 kronor, med undantag för elbilar som föreslås behålla beloppet 9,50 kronor per mil. Tabell 6.6 redovisar effekterna av förslaget för individer som nyttjar förmånsbil vid sina arbetsresor. Generellt innebär en återgång till ett reseavdrag en minskad skattelättnad för dessa. Ett undantag gäller för dem som har långa reseavstånd i kombination med hög marginalsatt.

**Tabell 6.6 Skattelättnad för arbetsresor med förmånsbil med olika drivmedel och vid olika avstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

Avstånd	Beslutade regler		Förslag			
	Utom storstadsregion	Storstadsregion	Alla drivmedel utom el	Alla drivmedel utom el	Elbilar	Elbilar
			Marginalskatt 32%	Marginalskatt 52%	Marginalskatt 32%	Marginalskatt 52%
15	0	0	0	0	0	0
20	1 050	0	0	0	0	0
25	2 100	0	512	832	0	0
30	3 150	0	1 318	2 142	310	504
40	5 250	2 100	2 931	4 763	1 587	2 579
50	7 350	4 200	4 544	7 384	2 864	4 654
60	9 450	(6 300)	6 157	10 005	4 141	6 729
70	11 550	(8 400)	7 770	12 626	5 418	8 804
80	13 650	(10 500)	9 382	15 246	6 694	10 878
90	13 650	(10 500)	10 995	17 867	7 971	12 953
100	13 650	(10 500)	12 608	20 488	9 248	15 028

Anm.: Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Beloppen för beslutade regler gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i denna promemoria.

## 6.4 Effekter för företagen

### Administrativ börda

Som följd av de beslutade reglerna om ny skattelättnad för arbetsresor ska arbetsgivare lämna uppgifter om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationens individuppgift, eller i vissa fall kontrolluppgift. Förslaget att återgå till ett reseavdrag innebär att dessa uppgifter inte behöver lämnas. I den bemärkelsen innebär förslaget en viss minskning i den administrativa bördan för företag och andra arbetsgivare.

Enligt SCB:s databas Företagsregistret hade ca 310 000 företag minst en anställd år 2020. Företag i samtliga branscher berörs av förslaget. Förslaget i denna del är generellt och berör samtliga företag med anställda och det bedöms inte motiverat att ta någon särskild hänsyn till små företag, särskilt mot bakgrund av att förslaget bedöms minska den administrativa bördan.

### Kompetensförsörjning och konkurrensförhållanden

Generellt kan företagens och andra arbetsgivares kompetensförsörjning antas underlättas av att kostnaderna sänks för individer att resa mellan bostad och arbetsplats. Ju lägre kostnaden för arbetsresandet är, desto

längre bort kan individen tänkas vara villig att resa till en potentiell arbetsplats (se även avsnitt 6.7 nedan, Effekter för sysselsättningen).

Reseavdragskommittén bedömde att det förslag som framfördes i betänkandet, om en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion, skulle ha en begränsad påverkan på rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen hos företagen, även i gles- och landsbygd. Trafikanalys delade i sin studie också kommitténs bedömning om att förslaget i betänkandet skulle ha små effekter på regionförstoring och kompetensförsörjning (se Trafikanalys, rapport 2020:8).

Den nu beslutade skattereduktionen för arbetsresor skiljer sig i flera avseenden åt från förslaget i Reseavdragskommitténs betänkande. I prop. 2021/22:228 konstaterades att förslaget i första hand påverkar de ekonomiska villkoren för de mer långväga resorna med bil. Till följd av minskade skattelättnader för långväga bilpendling bedömdes förslaget i propositionen kunna innebära något minskad tillgång till specialiserad arbetskraft och påverka kompetensförsörjningen hos vissa företag, sannolikt främst i områden med sämre tillgång till kollektivtrafik. I övrigt bedömdes förslaget ha begränsad påverkan på rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen hos företagen. En återgång till ett reseavdrag innebär framför allt att kostnaden för längre bilresor minskar, netto efter erhållen skattelättnad (se tabell 6.3). Med motsvarande resonemang som i den tidigare propositionen kan detta innebära att kompetensförsörjningen i viss mån underlättas med anledning av förslaget, särskilt i områden där möjligheten till arbetsresor med kollektivtrafik är begränsad. Att skattelättnaden för kollektivtrafikresande i de flesta fall blir lägre med ett reseavdrag kan samtidigt ha en något negativ påverkan.

Förslaget påverkar, utöver vad som beskrivs ovan, främst fysiska personer och bedöms därför inte ha några effekter för företagens konkurrensförhållanden eller verksamhet i övrigt.

## 6.5 Effekter för kommuner och regioner

Effekterna av förslaget på kommunernas och regionernas finanser redogörs för i avsnitt 6.2. Kommuner och regioner kan påverkas av effekter på kompetensförsörjningen på motsvarande sätt som beskrivs för företagen ovan. Förslaget bedöms dock ha en begränsad påverkan på den geografiska rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen. En viss positiv effekt bedöms kunna uppstå på den långväga pendlingen i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Dessa arbetsresor utgör dock en liten andel av arbetsresorna.

I prop. 2021/22:228 bedömdes den nu beslutade skattereduktionen leda till en viss överflyttning av arbetsresandet från personbil till kollektivtrafik, även om både storleken på denna effekt och när i tid den kan uppstå var osäker. Detta bedömdes kunna leda till en viss ökad efterfrågan på kollektivtrafik och i förlängningen ökade kostnader för lokal- och regionaltrafiken. Om den nya skattelättnaden för arbetsresor inte genomförs, uteblir denna effekt på efterfrågan på kollektivtrafik. Eller



annorlunda uttryckt, i förhållande till beslutade regler bedöms förslaget kunna leda till en viss minskning i efterfrågan på kollektivtrafik.

Förslaget bedöms minska den administrativa bördan för kommuner och regioner något. På motsvarande sätt som för arbetsgivare i privat sektor, innebär förslaget att arbetsgivare inte behöver lämna uppgifter om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationens individuppgift på det sätt som de beslutade reglerna förutsätter. Då den föreslagna åtgärden i huvudsak bara har en rent fiskal effekt på kommuner och regioner, i form av minskade skatteintäkter, bedöms den inte inskränka den kommunala självstyrelsen i något avseende. Effekter av förslaget av regional-ekonomisk karaktär redovisas i avsnitt 6.8 nedan.

## 6.6 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Skatteverket har förberett införandet av den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor och kommer att behöva återställa dessa förändringar samt uppdatera informationsmaterial. Förslagen kan även förväntas leda till en del frågor från arbetsgivare och enskilda. Några särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte behövas. Tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Frågor som rör avdrag för kostnader vid arbetsresor kan bli föremål för domstolsprövning. Förslagen i denna promemoria bedöms emellertid inte få några effekter för de allmänna förvaltningsdomstolarna eftersom det rör sig om justerade avdragsnivåer.

## 6.7 Effekter för sysselsättningen

Utifrån ekonomisk teori kan en skattelättnad för arbetsresor påverka individens arbetsutbud och matchningen på arbetsmarknaden. Det kan i sin tur ha implikationer för sysselsättning och arbetslöshet. En skattelättnad för arbetsresor medför ett ökat ekonomiskt utbyte av arbete på längre avstånd från bostaden. Skattelättnaden kan således öka den geografiska rörligheten i arbetskraften. En förstärkning av reseavdraget för arbetsresor kan därmed bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden. En ökad geografisk rörlighet innebär att arbetssökandes kompetens bättre kan matchas mot en specialiserad arbetsuppgift hos en specifik arbetsgivare.

Sammantaget bedöms förslagen i promemorian på lång sikt kunna bidra till att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och därmed minska arbetslösheten något. Effekterna bedöms dock vara små. Vidare bedöms sysselsättningen öka men effekten på arbetade timmar bland personer som redan arbetar går inte att teoretiskt bestämma.

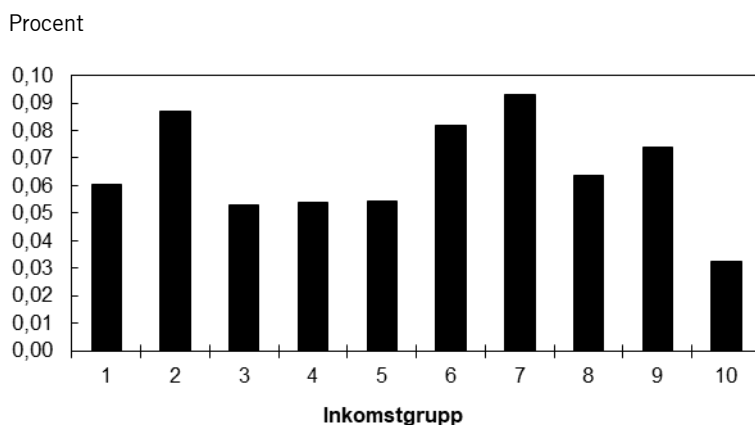
## 6.8 Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten

I följande avsnitt redovisas effekter på bl.a. inkomstfördelning av förslaget i förhållande till beslutade regler.

### Effekter för inkomstfördelningen

I genomsnitt ökar hushållens ekonomiska standard med 0,06 procent till följd av förslaget. Förslaget innebär att den ekonomiska standarden ökar i alla inkomstgrupper, men något mer i inkomstgrupp 2 samt 6 och 7. I dessa delar ökar den ekonomiska standarden i genomsnitt med 0,08–0,09 procent. I den högsta inkomstgruppen ökar den ekonomiska standarden minst, med 0,03 procent (se figur 6.3). Mätt med gini-koefficienten är inkomstspridningen oförändrad.

**Figur 6.3** Genomsnittlig effekt på ekonomisk standard i olika inkomstgrupper till följd av förslaget



Anm.: Jämförelse med beslutade regler för 2023. Ekonomisk standard är summan av hushållets samtliga inkomster minus skatter justerat för hushållets storlek och sammansättning.

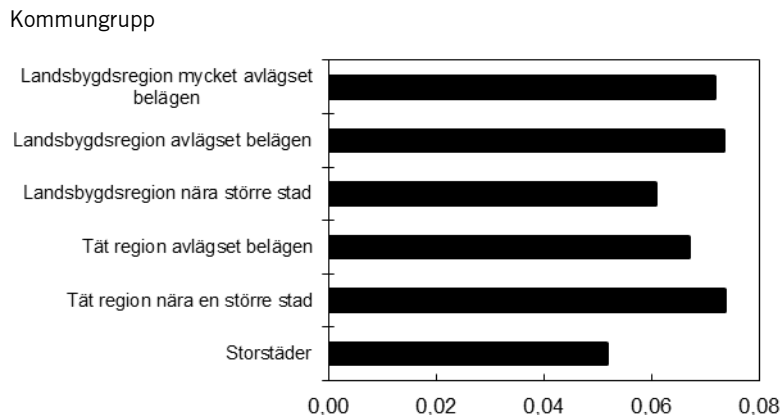
Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

### Effekter på ekonomisk standard i regioner

Förslaget beräknas i genomsnitt öka den ekonomiska standarden i samtliga kommungrupper. Sammantaget uppskattas den ekonomiska standarden i genomsnitt öka minst i storstadskommunerna, och mer i övriga kommungrupper till följd av förslaget (se figur 6.4).

En stor andel av avdragen, ca 70 procent, uppskattas göras av personer bosatta i storstadskommuner och s.k. täta kommuner nära större stad, vilket avspeglar det faktum att en stor del av befolkningen bor i dessa kommuner. En liten andel av reseavdragen uppskattas göras av personer bosatta i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner. I förhållande till antalet sysselsatta i respektive kommungrupp är det vanligast att göra reseavdrag i landsbygdskommuner nära en större stad, där nästan 3 av 10 sysselsatta beräknas göra reseavdrag med nuvarande regler.

**Figur 6.4** Genomsnittlig effekt på ekonomisk standard i olika kommungrupper till följd av förslaget



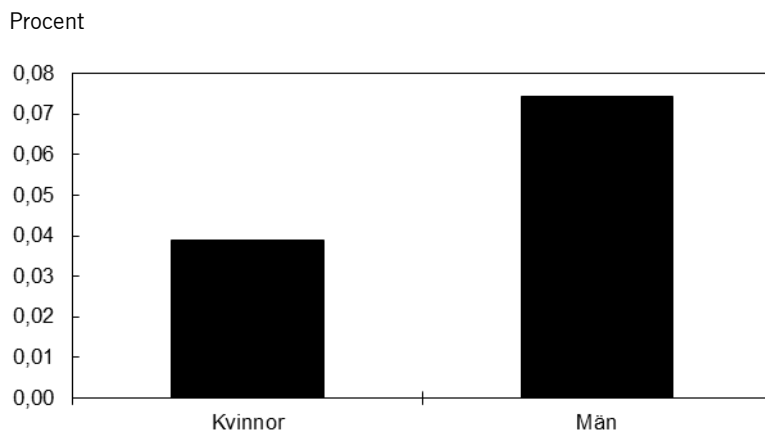
Anm.: Jämförelse med beslutade regler för 2023. Ekonomisk standard är summan av hushållets samtliga inkomster minus skatter justerat för hushållets storlek och sammansättning. Kommungrupperna är definierade enligt Tillväxtanalys kommungruppsindelning 2014.

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

### Effekter för den ekonomiska jämställdheten

Förslagen påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan män och kvinnor eftersom resmönstren i viss utsträckning skiljer sig åt mellan kvinnor och män. Detta medför att mäns individuella disponibla inkomst ökar mer än kvinnors till följd av förslaget. I genomsnitt ökar den individuella disponibla inkomsten med 0,04 procent för kvinnorna och 0,07 procent för män till följd av förslaget (se figur 6.5). Den ekonomiska jämställdheten försämras därmed något.

**Figur 6.5** Genomsnittlig effekt på individuell disponibel inkomst för kvinnor och män till följd av förslaget



Anm.: Jämförelse med beslutade regler för 2023. Befolkningen 20 år och äldre. Individuell disponibel inkomst är summan av individens inkomster minus skatter. Transfereringar som härrör hushållet eller barn i hushållet delas lika mellan samboende par.

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

## 6.9 Effekter för miljön

När förslaget om det nya reseavdraget framfördes i prop. 2021/22:228 gjordes bedömningen att reformen skulle ha vissa positiva effekter på miljön, i form av minskade koldioxidutsläpp och annan miljöpåverkan från arbetsresor. Den huvudsakliga anledningen till bedömningen var att den nya skattelättnaden föreslogs bli färdmedelsneutral och avstånds-baserad, i stället för att baseras på faktiska kostnader som det gamla reseavdraget. Den nya skattereduktionen skulle alltså bli lika stor per kilometer oavsett vilket färdmedel som används och oavsett kostnad. Denna utformning av skattelättnaden innebär generellt att relativpriset för kollektivt resande i förhållande till resande med bil minskar. En sådan skiftning i den relativa kostnaden stimulerar, allt annat lika, till ökat kollektivt resande och minskat bilresande.

I Reseavdragskommitténs betänkande gjordes bedömningen att en avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion sammantaget får positiva konsekvenser ur ett klimat- och miljöperspektiv, framför allt i termer av en, om än begränsad, minskning av utsläppen av växthusgaser och övriga utsläpp från vägtrafiken. Bedömningen baserades på simuleringar som visar att en avstånds-baserad och färdmedelsneutral skattereduktion ökar antalet arbetsresor som görs med kollektivtrafik och minskar antalet arbetsresor som görs med personbil. I simuleringen, som genomfördes av Sweco (Förändrat arbetsreseavdrag? Slutrapport 2019-06-07), gav förslaget i betänkandet en minskning av koldioxidutsläppen från arbetsresor med ca 11 procent. Detta motsvarar en minskning av personbilstrafikens totala utsläpp med ca 2 procent. Även Trafikanalys (PM 2020:6) bedömde att den förändrade kostnadsbilden till följd av kommitténs förslag leder till en viss överflyttning av arbetsresandet från bil till kollektivtrafik. Effekten beräknades vara måttlig: antalet arbetsresor med bil minskar med ca 1 procent både på kort och lång sikt och antalet arbetsresor med kollektivtrafik ökar med 2 procent på kort och 6 procent på lång sikt.

Utformningen av skattelättnaden enligt beslutade regler skiljer sig i flera avseenden åt från Reseavdragskommitténs förslag. Skillnaderna är av sådan art att den beslutade utformningen bedöms bidra med något större utsläppsminskningar än kommitténs förslag.

En återgång till ett reseavdrag enligt tidigare utformning bedöms, enligt samma resonemang som i den tidigare propositionen, innebära ökade utsläpp av växthusgaser och övrig miljöpåverkan (såsom utsläpp av partiklar och kväveoxider) från arbetsresor jämfört med den beslutade skattelättnaden. Anledningen till detta är dels att subventionen av bilresor blir större än i den nu beslutade utformningen, dels att den relativa kostnaden för bilresande i förhållande till kollektivt resande minskar jämfört med beslutade regler. Förslaget om att höja avdragsbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil bedöms bidra till ytterligare höjda utsläpp, eftersom subventioneringen av bilresor blir ännu större och relativkostnaden av bilresande därmed ännu lägre i relation till kollektivt resande. Förslaget kan även bidra med indirekta effekter på transport-effektiviteten genom att biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik. På sikt kan förslaget bidra till utglesning av bebyggelse och därmed ökade trafikmängder med den miljöpåverkan som denna för med sig.

## 6.10 Förslagens förenlighet med EU-rätten

Förslagen bedöms vara förenliga med det EU-rättsliga regelverket.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

#### 12 kap.

##### 27 §

I paragrafen finns bestämmelser om avdrag för utgifter vid arbetsresor med egen bil.

Ändringen i *tredje stycket* innebär att avdraget för arbetsresor med egen bil höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

##### 29 §

I paragrafen regleras rätten till avdrag för utgifter vid arbetsresor med förmånsbil. Ändringen innebär att avdraget för drivmedel höjs till 1 krona och 20 öre per kilometer. Ett undantag görs för utgifter för elektricitet till elbil, där rätten till avdrag för drivmedel i stället uppgår till 95 öre per kilometer. Med elbil avses detsamma som i 61 kap. 8 a §, dvs. en bil som är utrustad med teknik för drift helt med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla. Laddhybrider, som kan köras på både elektricitet och andra drivmedel, omfattas inte av den lägre avdragsnivån. Övriga ändringar i paragrafen är endast språkliga.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

### 7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

#### 15 kap.

##### 9 §

Paragrafen anger vilka uppgifter en kontrolluppgift om intäkt i inkomstslaget tjänst ska innehålla.

Ändringen i *första stycket* innebär att punkten sex, som reglerar uppgift om arbetsplatsens adress, tas bort. Ändringen är en följd av att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor (prop. 2021/22:228) inte införs.

Övervägandena finns i avsnitt 4.