

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Yttrande  
2022-08-16

Vårt diarienummer  
RR 2022-110

Ert diarienummer  
Fi2022/01470

Finansdepartementet

## Yttrande över Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Den remitterade promemorian innehåller förslag till ändring i inkomstskattelagen (1999:1229). Förslaget är föranlett av att regeringen har beslutat propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228) som innehåller förslag om en modell för ett nytt skatterättsligt regelverk för arbetsresor. I promemorian föreslås att den övre avståndsgränsen i det nya systemet ska höjas från 80 till 120 kilometer och att den så kallade kilometersatsen ska höjas från 50 till 80 öre. Det föreslås också att det görs en justering av vilka kommuner som ska ingå i gruppen storstadskommuner på så sätt att indelningen ska utgå från Tillväxtverkets reviderade kommunindelning från augusti 2021. Det innebär att tre kommuner – Lerum, Vellinge och Österåker – inte längre klassas som storstadskommuner. I promemorian föreslås vidare att det schablonbelopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet höjs samt att avdraget för drivmedel vid tjänsteresor med förmånsbil justeras för att bättre motsvara den faktiska kostnaden. Schablonbeloppen som tillämpas vid avdrag för kostnader för hemresor med egen bil eller förmånsbil föreslås justerade på samma sätt.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att den föreslagna höjningen av schablonbeloppet för avdrag vid resor med egen bil i tjänsten eller i näringsverksamhet syftar till att bättre spegla de faktiska kostnaderna. Schablonbeloppet är avsett att omfatta milberoende bilkostnader inklusive drivmedel. Beloppet har varit oförändrat sedan år 2008 (18,50 kr per mil) och är enligt förslagsställarens beräkningar numera lägre än den genomsnittliga kostnad som det är avsett att täcka. Beloppet föreslås höjt till 25 kr per mil. Samma resonemang anges beträffande de föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för avdrag för drivmedel vid resor med förmånsbil i tjänsten eller i näringsverksamhet. Inte heller dessa belopp har ändrats sedan 2008 och föreslås nu höjt från 9,50 kr per mil till 12 kr per mil.

Det schablonmässiga beloppet för avdrag för elektricitet till elbilar föreslås sänkt från nuvarande 9,50 kr till 6 kr per mil, vilket syftar till att undvika skattefri överkompensation för eldrift.

Justerade schablonmässiga belopp för drivmedel bedöms vara den lösning som med minst ingrepp i lagstiftningen uppfyller syftet.

De föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för avdrag för hemresor vid arbete på annan ort ska enligt förslagsställaren betraktas som följdändringar av att ovanstående schablonbelopp justeras.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

### **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

I konsekvensutredningen anges att en alternativ, mer ingripande förändring, skulle vara att slopa de schablonmässiga avdragsbeloppen för drivmedel och istället möjliggöra avdrag baserat på den anställdes faktiska kostnader. Det skulle dock innebära en ökad administrativ börda och minskade kontrollmöjligheter.

En alternativ lösning gällande justeringen av schablonbelopp för avdrag vid hemresor vid arbete på annan ort skulle kunna vara att avdraget görs om och istället omfattas av den nya skattereduktionen för arbetsresor. Den nya skattelättnaden för arbetsresor anges dock utgöra en särlösning för just arbetsresor. Arbetsresor är, till skillnad från hemresor vid arbete på annan ort, en form av resande som ofta genomförs dagligen, på kortare sträckor och av ett mycket större antal individer än hemresor. Det finns därför skäl för särskilda regler för just arbetsresor. Materiella förändringar av avdragsrätten för hemresor skulle kräva en djupare analys även av reglerna om avdrag för ökade levnadskostnader vid dubbel bosättning.

I konsekvensutredningen anges att om schablonbeloppet för avdrag vid resor med egen bil i tjänsten eller i näringsverksamhet, liksom schablonbeloppen för avdrag för drivmedel vid resor med förmånsbil i tjänsten eller i näringsverksamhet, lämnas oförändrade kommer avdraget inte spegla de kostnader som den skattskyldige har vid resor med egen bil i tjänsten. Vidare kommer arbetsgivare även fortsättningsvis att vara förhindrade att betala milersättning till sina anställda med ett belopp som motsvarar den faktiska kostnaden utan att det får skattemässiga konsekvenser.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar, liksom effekter av om någon reglering inte kommer till stånd, är godtagbar.

### **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I konsekvensutredningen anges att förslagen bedöms vara förenliga med det EU-rättsliga regelverket.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I promemorian anges att ändringarna bör träda i kraft vid ett årsskifte. Författningsändringarna föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2023 och tillämpas första gången för det beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

Vidare anges att Skatteverket kommer att behöva uppdatera internt och externt informationsmaterial med anledning av de föreslagna beloppsjusteringarna. Några särskilda informationsinsatser utöver det bedöms inte behövas.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkt för ikraftträdande, liksom om det finns behov av speciella informationsinsatser, är godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen anges att förslagen i första hand påverkar fysiska personer.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Sett till förslagets karaktär är det förståeligt att det inte finns en närmare utredning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch, då de anställda som i och med förslaget får minskade kostnader för vissa arbetsresor kan vara anställda av både större och mindre företag, i potentiellt sett samtliga branscher.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

I konsekvensutredningen anges att företagens administrativa börda inte påverkas av förslagen i promemorian eftersom det inte föreslås några ändringar av vilka uppgifter som ska lämnas.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av förslagets påverkan på berörda företags administrativa kostnader är godtagbar.

### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges att det kan uppstå effekter på företagens kompetensförsörjning till följd av förslagen. Förslagen minskar de anställdas kostnader för arbetsresor som är över 15 respektive 30 kilometer. Det anges att framför allt de ekonomiska villkoren för mer långväga pendling påverkas mer positivt, vilket bedöms kunna bidra till ökat arbetsutbud och ökad rörlighet på arbetsmarknaden. För företagen, särskilt de utanför mer tätbefolkade områden, kan förslagen därför påverka kompetensförsörjningen positivt.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på företagens andra kostnader, liksom verksamhet, är godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

I konsekvensutredningen anges att förslagen inte bedöms ha någon betydande påverkan på konkurrensförhållandena mellan företag.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av förslaget påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av om regleringen bedöms få någon påverkan på företagen i andra avseenden, och har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan. En utelämnad beskrivning kan därför godtas i detta ärende.

Regelrådet finner att en utelämnad beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden i detta ärende är godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

I konsekvensutredningen anges att förslagen i första hand påverkar fysiska personer och förslagsställaren bedömer därför att någon särskild hänsyn till små företag inte behöver tas.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

## **Sammantagen bedömning**

Som framgår ovan har Regelrådet bedömt att samtliga delaspekter i konsekvensutredningen är godtagbart beskrivna.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 16 augusti 2022.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Claes Norberg  
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv  
Föredragande