Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2022-08-10

RS 2022-0419

Regionstyrelsen

Yttrande över Finansdepartementets promemoria Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Föredragande regionråd: Irene Svenonius

Ärendebeskrivning
Finansdepartementet har remitterat promemoria *Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor,* till Region Stockholm för yttrande. Därutöver har Riksdagen den 9 juni 2022 beslutat om ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor. Förslaget innebär att det nuvarande reseavdraget avskaffas. I stället kommer det att införas skattelättnader som är baserade på avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen. Storleken på dessa lättnader kommer att vara olika beroende på var i landet boende och arbete ligger. Generellt kommer högre krav för skattereduktion att gälla i storstadsområdena.

De nya reglerna ska börja gälla från 1 januari 2023.

Förslag till beslut
Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen att besluta följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Finansdepartementet över promemorian Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering
Regionrådsberedningen välkomnar att ett nytt färdmedelsneutralt system för skattelättnader vid arbetsresor, eftersom detta sannolikt ökar resandet med kollektivtrafiken och minskar utsläppen från transportsektorn. Att öka det kollektiva resandet ligger i linje med Region Stockholms mål.

Men precis som regionsrådsberedningen redan har påpekat i tidigare yttranden är förslaget ofördelaktigt för många invånare i Stockholms län. Beredningen är inte av uppfattningen att ett avståndsbaserat system är rimligt. I Stockholms län är det ofta restiden snarare än avståndet som har

störst påverkan på resvanor. Det vore således rimligt om förslaget utgick från restiden i stället för avstånd.

Därtill anser inte regionsrådsberedningen att det är rimligt att utformningen av förslaget drabbar invånarna i just Stockholms län mer negativt än i övriga delar av landet genom att avståndsgränsen föreslås justeras för vissa utvalda storstadskommuner. Givet att Stockholms län är Sveriges tredje största landsbygdslän finns det starka skäl att ifrågasätta den grova indelningen.

Beslutsunderlag

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande
2. Finansdepartementets promemoria *Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor*

Irene Svenonius

Regionledningskontoret
Mikael Löwenhielm

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-30

RS 2022-0419

Regionstyrelsen

Yttrande över Finansdepartementets promemoria Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår regionstyrelsen besluta följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Finansdepartementet över promemorian Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Riksdagen har den 9 juni 2022 beslutat om ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor. Förslaget innebär att det nuvarande reseavdraget avskaffas. I stället kommer det att införas skattelättnader som är baserade på avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen. Storleken på dessa lättnader kommer att vara olika beroende på var i landet boende och arbete ligger. Generellt kommer högre krav för skattereduktion att gälla i storstadsområdena.

Skattelättnaderna ska även vara oberoende av vilket färdmedel som används. Bakgrunden till förslagen är att det nuvarande reseavdraget anses gynna arbetsresor med bil framför kollektivtrafik. De nya reglerna ska förenkla systemet, förväntas omfatta fler personer, och är bättre för miljön.

Riksdagen riktade också tre uppmaningar, så kallade tillkännagivanden, till regeringen om att återkomma med förslag om

- en höjning av den övre avståndsgränsen för arbetsresor
- höjd kilometersats
- höjd milersättning för resor i tjänsten.

De nya reglerna ska börja gälla från 1 januari 2023.

Region Stockholm har sedan tidigare yttrat sig över Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, som ligger till grund för regeringens proposition 2021/22:228, se RS 2021-0843.

Finansdepartementet har nu remitterat promemoria *Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor,* till Region Stockholm för yttrande. I promemorian lämnas bland annat förslag som syftar till att justera nivåerna för skattereduktionen och därmed öka skattelättnaderna jämfört med propositionen.

Region Stockholm ställer sig positiv till förslagen i promemorian om att utöka skattelättnaderna jämfört med vad som framgår av regeringens proposition 2021/22:228, som riksdagen beslutade om den 9 juni 2022. Region Stockholm vill återigen framföra vad som anförts i tidigare yttrande, RS 2021-0843, att nackdelen med att knyta en högre avståndsgräns till vissa utvalda storstadskommuner är att den geografiska avgränsningen riskerar att bli för grov. Region Stockholm anser att även detta borde ha beaktats i promemorian.

Bakgrund
Finansdepartementet har remitterat promemoria *Utökade skattelättnader för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor,* till Region Stockholm för yttrande.

Regeringen har beslutat om 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 Finansdepartementets promemoria föreslås justeringar om att den övre avståndsgränsen i det nya systemet ska höjas från 80 till 120 kilometer och att 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 justeras på motsvarande sätt.

Den i promemorian föreslagna utökningen av skattereduktionen för arbetsresor beräknas innebära en offentligfinansiell effekt på -4,25 miljarder kronor årligen. Den föreslagna utökningen av skattereduktionen minskar de statliga skatteintäkterna, medan skatteintäkterna för kommuner och regioner är opåverkade av förslagen.

Förslagens konsekvenser för enskilda skattskyldiga beror bland annat på avståndet mellan bostad och arbetsplats, i vilken kommun de bor och arbetar samt antalet arbetsresor som görs per år. Av promemorian framgår att skattereduktionen är färdmedelsneutral, vilket innebär att personer som reser med egen bil, kollektivtrafik eller andra färdmedel kommer få en lika stor förstärkning av skattereduktionen, givet samma förutsättningar vad gäller avstånd och antal resdagar.

I promemorian görs bedömningen att förslagen på lång sikt sammantaget kan bidra till att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och därmed ha positiva effekter på löner och minska arbetslösheten. Vidare bedöms sysselsättningen öka, men effekten på arbetade timmar bland personer som redan arbetar går inte att teoretiskt bestämma. Då utökningen av skattelättnaden av förslagen för de flesta är relativt begränsad, i genomsnitt cirka 0,9 procent av den årliga disponibla inkomsten för berörda, bedöms effekterna vara små.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Regionledningskontorets förslag och motivering
Region Stockholm ställer sig positiv till förslagen i promemorian om att utöka skattelättnaderna jämfört med vad som framgår av regeringens proposition 2021/22:228, som riksdagen beslutade om den 9 juni 2022. Region Stockholm vill återigen framföra vad som anförts i tidigare yttrande, RS 2021-0843, att nackdelen med att knyta en högre avståndsgräns till vissa utvalda storstadskommuner är att den geografiska avgränsningen riskerar att bli för grov. Region Stockholm anser att även detta borde ha beaktats i promemorian.

Ekonomiska konsekvenser
Förslaget i promemorian ger lägre skatteintäkter till statens budget med 4,25 miljarder kronor, medan skatteintäkterna för kommuner och regioner

är opåverkade av förslagen. Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Katarina Holmgren
Ekonomidirektör

Beslutsunderlag

1. Finansdepartementets promemoria *Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor*

Beslutsexpediering

1. Finansdepartementet

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-06-30

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Fi2022/01470

Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Maj 2022

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 3

2 Lagförslag 4
- 2.1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 4
- 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 7

3 Utökad skattelättnad för arbetsresor 10
- 3.1 Bakgrund 10
- 3.2 Höjd övre avståndsgräns för arbetsresor 10
- 3.3 Höjd kilometersats 11
- 3.4 Regional differentiering enligt Tillväxtverkets reviderade kommunindelning 13
- 3.5 Vissa följdändringar med anledning av den nya skattelättnaden för arbetsresor 14
- 3.6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 14
- 3.7 Konsekvensanalys 15

4 Justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil 25
- 4.1 Avdrag för tjänsteresor 25
- 4.2 Avdrag för hemresor 26
- 4.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 27
- 4.4 Konsekvensanalys 27

5 Författningskommentar 36
- 5.1 Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 36
- 5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 39

1 Sammanfattning

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 denna promemoria föreslås att den övre avståndsgränsen i det nya systemet ska höjas från 80 till 120 kilometer och att den s.k. 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 justeras på motsvarande sätt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

2 Lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 26–27 §§, 12 kap. 5 § och 16 kap. 27 § inkomstskattelagen (1999:1229)[1] ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
11 kap.	
26 §	
Förmån av resa till eller från anställningsintervju ska inte tas upp om resan företagits mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Detta gäller också ersättning för sådan resa till den del ersättningen inte överstiger utgifterna för resan och, när det gäller resa med egen bil, inte överstiger avdragsbeloppet enligt 12 kap. *27* §.	Förmån av resa till eller från anställningsintervju ska inte tas upp om resan företagits mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Detta gäller också ersättning för sådan resa till den del ersättningen inte överstiger utgifterna för resan och, när det gäller resa med egen bil, inte överstiger avdragsbeloppet enligt 12 kap. *24* §.
26 a §	
Förmån av särskild resa i samband med att den skattskyldige börjar eller slutar en tjänst ska inte tas upp om – andra intäkter som ska tas upp inte erhålls på grund av tjänsten, och – resan företagits mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Vad som sägs i första stycket gäller också för förmån av resa mellan bostaden och arbetsplatsen om inte resan även föranletts av inkomstgivande arbete i en verksamhet som bedrivs av någon som, på sätt som anges i 20 kap. 23 §, är närstående till eller står i intressegemenskap med den som lämnar eller får förmånen.	
Första och andra styckena gäller också ersättning för resan, förutsatt att ersättningen inte överstiger utgifterna för resan eller, när det gäller resa med egen bil, avdragsbeloppet enligt 12 kap. *27* §.	Första och andra styckena gäller också ersättning för resan, förutsatt att ersättningen inte överstiger utgifterna för resan eller, när det gäller resa med egen bil, avdragsbeloppet enligt 12 kap. *24* §.
27 §	
Ersättning för utgifter för flyttning när en skattskyldig på grund av byte av verksamhetsort flyttar till en ny bostadsort ska inte	Ersättning för utgifter för flyttning när en skattskyldig på grund av byte av verksamhetsort flyttar till en ny bostadsort ska inte

[1] Lagen omtryckt 2008:803.

tas upp, om ersättningen betalas av allmänna medel eller av arbetsgivaren. Om ersättningen för utgifter för flyttning också omfattar ersättning för körning med egen bil, ska denna ersättning dock tas upp som intäkt till den del den överstiger avdragsbeloppet enligt 12 kap. *27* §.	tas upp, om ersättningen betalas av allmänna medel eller av arbetsgivaren. Om ersättningen för utgifter för flyttning också omfattar ersättning för körning med egen bil, ska denna ersättning dock tas upp som intäkt till den del den överstiger avdragsbeloppet enligt 12 kap. *24* §.

Som utgift för flyttning räknas utgifter för emballering, packning, transport och uppackning av den skattskyldiges och hans familjs bohag och övriga lösa saker, transport av den skattskyldige och hans familj från den gamla till den nya bostadsorten samt liknande utgifter. Som utgift för flyttning räknas däremot inte andra utgifter i samband med flyttningen såsom utgifter för resor till och från arbetsplatsen, hemresor, dubbel bosättning och förlust vid försäljning av bostad eller andra tillgångar.

Flyttningsbidrag som lämnas av arbetsmarknadsmyndigheter ska inte tas upp.

Ersättning till personal vid en statlig myndighet för andra utgifter eller merkostnader än som avses i första och andra stycket ska inte tas upp, om utgifterna eller merkostnaderna uppkommer som en nödvändig följd av en förflyttning till eller från en stationeringsort utomlands eller mellan orter i utlandet.

12 kap.

5 §

Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med *1 krona* och *85* öre för varje kilometer.	Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med *2 kronor* och *50* öre för varje kilometer.
Om en skattskyldig använder sin förmånsbil för tjänsteresor och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för *dieselolja* dras av med *65* öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *95* öre för varje kilometer.	Om en skattskyldig använder sin förmånsbil för tjänsteresor och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med *60* öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *1 krona och 20* öre för varje kilometer.

16 kap.

27 §

Utgifter för resor som en näringsidkare gör med egen bil i näringsverksamheten ska dras av med *1 krona* och *85* öre för varje kilometer. Detta gäller dock inte om bilen är en tillgång i näringsverksamheten.	Utgifter för resor som en näringsidkare gör med egen bil i näringsverksamheten ska dras av med *2 kronor* och *50* öre för varje kilometer. Detta gäller dock inte om bilen är en tillgång i näringsverksamheten.
Om en sådan delägare i ett svenskt handelsbolag som ska	Om en sådan delägare i ett svenskt handelsbolag som ska

uttagsbeskattas för bilförmån från bolaget använder bilen för resor i näringsverksamheten och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för *dieselolja* dras av med *65* öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *95* öre för varje kilometer.

uttagsbeskattas för bilförmån från bolaget använder bilen för resor i näringsverksamheten och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med *60* öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *1 krona och 20* öre för varje kilometer.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.
2. Lagen tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 24 §, 67 kap. 54 och 61 §§ och bilaga 67.2 till inkomstskattelagen (1999:1229) i stället för lydelsen enligt lagen (2022:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2021/22:228	*Föreslagen lydelse*
12 kap.	
24 §	
När en skattskyldig på grund av sitt arbete vistas på en annan ort än den där den skattskyldige eller dennes familj bor, ska utgifter för hemresor dras av, om avståndet mellan hemorten och arbetsorten är längre än 50 kilometer. Avdrag får göras för högst en hemresa per vecka och bara för utgifter för resor mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.	
Avdraget ska beräknas efter utgiften för det billigaste färdsättet. Skäliga utgifter för flygresa och utgifter för tågresa ska dock dras av.	
Om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer, ska utgifter för resa med egen bil dras av med *1 krona* och *85* öre för varje kilometer. För resa med den skattskyldiges förmånsbil 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 om den skattskyldige har använt sin sambos eller en närståendes förmånsbil. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt ska också dras av.	Om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer, ska utgifter för resa med egen bil dras av med *2 kronor* och *50* öre för varje kilometer. För resa med den skattskyldiges förmånsbil ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med *60* 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. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt ska också dras av.
67 kap.	
54 §	
Skattereduktion ska göras för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 15 kilometer men inte *80* kilometer, om inte annat följer av andra stycket.	Skattereduktion ska göras för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 15 kilometer men inte *120* kilometer, om inte annat följer av andra stycket.
För den som är bosatt och har sin arbetsplats i en sådan kommun som	För den som är bosatt och har sin arbetsplats i en sådan kommun som

anges i bilaga 67.2 gäller i stället att skattereduktion ska göras bara för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer men inte *80* kilometer.	anges i bilaga 67.2 gäller i stället att skattereduktion ska göras bara för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer men inte *120* kilometer.

För rätt till skattereduktion ska den skattskyldige under beskattningsåret ha minst 30 resdagar som uppfyller villkoren i första eller andra stycket.

61 §

Skattereduktionen uppgår till	
– underlaget enligt 58 § multiplicerat med *50* öre, och	– underlaget enligt 58 § multiplicerat med *80* öre, och
– 30 procent av underlaget enligt 59 §.	

Lydelse enligt prop. 2021/22:228	*Föreslagen lydelse*
Kommuner som avses i 67 kap. 54 §:	
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.	Stockholms län: Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby *och* Upplands-Bro kommuner.
Västra Götalands län: Göteborg, *Lerum,* Mölndal och Partille kommuner.	Västra Götalands län: Göteborg, Mölndal och Partille kommuner.
Skåne län: Burlöv, Lomma, Lund, Malmö*,* Staffanstorp *och Vellinge* kommuner.	Skåne län: Burlöv, Lomma, Lund, Malmö *och* Staffanstorp kommuner.

3 Utökad skattelättnad för arbetsresor

3.1 Bakgrund

Regeringen har i propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228) föreslagit att ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor ska införas. En regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral föreslås ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats.

Att skattereduktionen är avståndsbaserad och färdmedelsneutral innebär att skattelättnaden utgår från avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för kostnaden för resan däremellan samt att skattelättnaden blir oberoende av vilket färdmedel som har använts för arbetsresan. Den regionala differentiering av skattereduktionen som föreslås innebär härutöver att villkoren för att kunna få en skattelättnad knyts till var i landet den skattskyldige bor och arbetar. Det föreslagna systemet förväntas omfatta fler personer än nuvarande regelverk och leda till minskade utsläpp från arbetsresor.

Förslaget i propositionen innebär att skattereduktion ska göras med 50 öre per kilometer för arbetsresor till den del resan överstiger en nedre avståndsgräns på 15 kilometer men inte en övre avståndsgräns på 80 kilometer (se propositionens lagförslag: 67 kap. 54 § första stycket och 61 § inkomstskattelagen [1999:1229], förkortad IL). Den övre avståndsgränsen föreslås vara densamma för alla skattskyldiga. För dem som bor och arbetar i vissa storstadskommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län föreslås dock den nedre avståndsgränsen vara 30 kilometer (se propositionens lagförslag: 67 kap. 54 § andra stycket IL).

Förslaget utgör en modell för ett nytt skatterättsligt regelverk för arbetsresor. I propositionen konstateras att den föreslagna utformningen bedöms vara offentligfinansiellt neutral och att möjligheten att justera nivåerna i modellen är en fråga som får bedömas i arbetet med framtida budgetpropositioner.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

3.2 Höjd övre avståndsgräns för arbetsresor

Promemorians förslag: Den övre avståndsgränsen för arbetsresor höjs från 80 till 120 kilometer.

Skälen för promemorians förslag: Som redogjorts för i föregående avsnitt föreslås i regeringens proposition om skattelättnad för arbetsresor att den övre avståndsgränsen för arbetsresor ska vara 80 kilometer. Propositionens föreslagna modell för en sådan skattelättnad är utformad för att vara offentligfinansiellt neutral och regeringen konstaterar i propositionen att huruvida det finns anledning att justera den övre

avståndsgränsen är en fråga som får bedömas i arbetet med framtida budgetpropositioner (prop. 2021/22:228 s. 22 och 28).

Vid beredningen av propositionens förslag har flera remissinstanser haft invändningar mot den övre avståndsgränsen i den föreslagna nya modellen för skattelättnad för arbetsresor, bl.a. då den bedöms få negativa konsekvenser i delar av landet med långa pendlingsavstånd. Den övre avståndsgränsen har även ifrågasatts i flera av de spontanyttranden som inkommit. Flera remissinstanser har påtalat att 80 kilometer är en normal distans för pendling i delar av norra Sverige och att förslaget med en övre avståndsgräns på 80 kilometer riskerar att försämra rörligheten på arbetsmarknaden, ha negativ påverkan på regionförstoring, kompetensförsörjning och försämra möjligheterna att verka och bo i hela landet. Några remissinstanser har ansett att den övre avståndsgränsen bör slopas helt och flera remissinstanser har framhållit att gränsen bör höjas.

För att personer med längre pendlingsavstånd ska få en större skattelättnad för sina arbetsresor i det nya avståndsbaserade systemet bör den övre avståndsgränsen höjas. I denna promemoria föreslås därför att den övre avståndsgränsen ska höjas från 80 till 120 kilometer. Detta innebär att en skattskyldig ska ha rätt till skattereduktion för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger den nedre avståndsgränsen på 15 eller 30 kilometer men inte överstiger den övre avståndsgränsen på 120 kilometer.

Eftersom förhållandena ser olika ut i olika delar av landet kan en höjd övre avståndsgräns innebära att skattereduktionen ger en oavsedd överkompensation i förhållande till kostnaderna för vissa arbetspendlare. En regional differentiering även av den övre avståndsgränsen skulle eventuellt kunna minska sådana effekter. Ett sådant förslag förutsätter ytterligare analys. Det ryms därför inte inom ramen för detta lagstiftningsprojekt eftersom de höjda nivåerna föreslås träda i kraft samtidigt som modellen för en ny skattelättnad för arbetsresor.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 67 kap. 54 § inkomstskattelagen.

3.3 Höjd kilometersats

Promemorians förslag: Kilometersatsen vid skattereduktion för arbetsresor höjs från 50 till 80 öre per kilometer.

Skälen för promemorians förslag: Förutom de nedre och övre avståndsgränserna bestäms skattereduktionens storlek i det nya avståndsbaserade och färdmedelsneutrala systemet för skattelättnad för arbetsresor av ett fast belopp per kilometer mellan dessa gränser, en s.k. kilometersats. En grundläggande utgångspunkt för förslaget i propositionen är som nämnts att förslaget ska vara offentligfinansiellt neutralt. Mot denna bakgrund har regeringen i propositionen föreslagit en kilometersats på 50 öre per kilometer. Regeringen konstaterar samtidigt att eventuella förändringar av kilometersatsen i modellen för en ny skattelättnad för

arbetsresor får hanteras inom ramen för kommande budgetförhandlingar (prop. 2021/22:228 s. 22 och 40 f.).

Vid beredningen av den föreslagna nya modellen för skattelättnad för arbetsresor har några remissinstanser framfört att kilometersatsen i det nya systemet bör höjas för att skattereduktionen inte ska medföra en försämring för vissa skattskyldiga i förhållande till dagens reseavdrag. Några remissinstanser anser att kilometersatsen bör ses över löpande.

Enligt gällande regler medges avdrag för arbetsresor med bil med ett schablonbelopp på 1 krona och 85 öre per kilometer (12 kap. 27 § IL). Samma schablonbelopp gäller även vid avdrag för utgifter för resor med egen bil i tjänsten respektive i näringsverksamhet samt vid avdrag för utgifter för s.k. hemresor (12 kap. 5 och 24 §§ samt 16 kap. 27 § IL), se avsnitt 4. Baserat på detta schablonbelopp föreslog Reseavdragskommittén i sitt betänkande en kilometersats på 60 öre. På så sätt skulle skattskyldiga som gör arbetsresor med egen bil och har en marginalskatt på 32 procent i stort sett få samma skattelättnad per kilometer i det nya systemet som med nuvarande regler. Detta följer av att 1 krona och 85 öre i avdrag då motsvarar 59 öre i minskad skatt ($0{,}32 \cdot 1{,}85 = 0{,}59$).

Schablonbeloppet på 1 krona och 85 öre har varit oförändrat sedan 2008 och motsvarar enligt Finansdepartementets bedömning inte längre den genomsnittliga kostnad per kilometer som det är avsett att täcka. I avsnitt 4.1 föreslås därför att schablonbeloppen vid avdrag för utgifter för resor med egen bil i tjänsten respektive i näringsverksamhet samt vid avdrag för utgifter för hemresor ska höjas till 2 kronor och 50 öre per kilometer.

För att även skattelättnaden för arbetsresor ska täcka en större andel av kostnaden för sådana resor bör även den föreslagna kilometersatsen på 50 öre per kilometer i det nya färdmedelsneutrala systemet för skattelättnad för arbetsresor höjas. En kilometersats på 80 öre skulle motsvara den skattelättnad ett avdragsbelopp på 2 kronor och 50 öre per kilometer skulle ge i det nuvarande avdragssystemet för skattskyldiga med genomsnittlig månadslön och genomsnittlig kommunalskatt som gör arbetsresor med egen bil. Motsvarande skattelättnad bör ges även för andra färdmedel. Kilometersatsen bör därför höjas till 80 öre per kilometer.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 67 kap. 61 § inkomstskattelagen

3.4 Regional differentiering enligt Tillväxtverkets reviderade kommunindelning

Promemorians förslag: Den regionala differentieringen av skattelättnaden för arbetsresor justeras till att utgå från de kommuner som ingår i gruppen storstadskommuner enligt Tillväxtverkets reviderade kommunindelning från augusti 2021, dvs. Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby och Upplands-Bro kommuner i Stockholms län, Göteborg, Mölndal och Partille kommuner i Västra Götalands län och Burlöv, Lomma, Lund, Malmö och Staffanstorps kommuner i Skåne län.

Skälen för promemorians förslag: Förslaget i regeringens proposition innebär att det ska införas en regional differentiering av skattereduktionen som innebär att ett särskilt krav ska gälla för personer som är bosatta och har sin arbetsplats i vissa storstadsområden i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län (prop. 2021/22:228 s. 22 f.). För att dessa personer ska ha rätt till skattereduktion för arbetsresor måste de ha ett avstånd mellan bostad och arbetsplats som överstiger en viss avståndsgräns som är högre än vad som gäller för skattskyldiga som inte är bosatta och har sin arbetsplats i sådana områden. Enligt förslaget i propositionen ska dessa personer endast ha rätt till skattereduktion för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer men inte 80 kilometer (se propositionens lagförslag: 67 kap. 54 § IL).

Den regionala differentieringen föreslås i propositionen utgå från de kommuner som ingår i gruppen storstadskommuner enligt Tillväxtanalys indelning från 2014, dvs. Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby, Upplands-Bro och Österåkers kommuner i Stockholms län, Göteborg, Lerum, Mölndal och Partille kommuner i Västra Götalands län och Burlöv, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorp och Vellinge kommuner i Skåne län (se propositionens lagförslag: bilaga 67.2). I dessa områden har skattskyldiga normalt bättre tillgång till kollektivtrafik och därmed bättre förutsättningar att hålla nere sina resekostnader för arbetsresor än individer i övriga landet.

Som framgår av propositionen gjorde Tillväxtverket, som 2017 tog över analysansvaret för regionala tillväxtfrågor, i augusti 2021 en revidering av Tillväxtanalys kommunindelning från 2014. Resultatet av revideringen innebär bl.a. att antalet storstadskommuner har minskat från 29 till 26 och att Lerum, Vellinge och Österåker inte längre klassas som storstadskommuner. Eftersom det numera finns en reviderad och mer aktuell indelning av storstadskommuner i landet bör den regionala differentieringen i det nya systemet för skattelättnad för arbetsresor i stället utgå från denna indelning. En justering bör därför göras i bilaga 67.2 till inkomst-

skattelagen som innebär att Lerum, Vellinge och Österåkers kommuner tas bort från uppräkningen.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i bilaga 67.2 till inkomstskattelagen.

3.5 Vissa följdändringar med anledning av den nya skattelättnaden för arbetsresor

Promemorians förslag: I bestämmelserna om skattefri ersättning i samband med vissa typer av resor med egen bil görs hänvisningar till det avdragsbelopp som gäller för hemresor i stället för arbetsresor.

Skälen för promemorians förslag: I 11 kap. inkomstskattelagen finns bestämmelser om skattefrihet för förmån av eller ersättning för vissa typer av resor. När det gäller ersättning för resa med egen bil vid anställningsintervju (11 kap. 26 § IL), vid inställelse- och arbetsresor i vissa fall (11 kap. 26 a § tredje stycket IL) och i samband med flyttning (11 kap. 27 § första stycket IL) är en förutsättning för skattefrihet att ersättningen för bilresan inte överstiger det avdragsbelopp som gäller för arbetsresor i 12 kap. 27 § IL. I regeringens proposition föreslås att den nuvarande avdragsrätten för arbetsresor ersätts av en skattereduktion och att den sistnämnda paragrafen ska upphöra att gälla (prop. 2021/22:228 s. 19 f.). Eftersom avdragsbeloppet för hemresor med egen bil i dag är detsamma som för arbetsresor med egen bil är det lämpligt att hänvisningarna i 11 kap. 26–27 §§ IL i stället görs till det avdragsbelopp som gäller för hemresor (se propositionens lagförslag: 12 kap. 24 § IL).

I avsnitt 4.2 föreslås att det belopp som får dras av för kostnader för hemresor med egen bil höjs från 1 krona och 85 öre per kilometer till 2 kronor och 50 öre per kilometer. Även möjligheten att skattefritt ersätta skattskyldiga för resor med egen bil enligt 11 kap. 26–27 §§ IL påverkas därmed av den föreslagna höjningen av schablonbeloppet.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 11 kap. 26–27 §§ inkomstskattelagen.

3.6 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 modellen för skattelättnad för arbetsresor som presenteras i regeringens proposition föreslås träda i kraft den 1 januari 2023 och föreslås tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022 (prop. 2021/22:228 s. 71 f.).

De justeringar i den nya modellen som föreslås i denna promemoria bör träda i kraft vid samma tillfälle som modellen som sådan.

Lagändringarna föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2023. De nya bestämmelserna bör tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

3.7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för effekterna av förslagen i avsnitten 3.2 till 3.6 i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis 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.

Syfte och alternativa lösningar

Syftet med förslagen är att skattereduktionen för arbetsresor i högre utsträckning ska bidra till rörlighet på arbetsmarknaden och regionförstoring. Detta för att öka möjligheterna att bo och verka i hela landet.

Förslagen innebär en utökning av den skattereduktion som föreslås i regeringens proposition Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228). Förslagen i promemorian är avsedda att träda i kraft samtidigt som förslaget i propositionen. Med detta ikraftträdande är alternativa utformningar till utökningen begränsade till andra kilometersatser och avståndsgränser. Överväganden avseende den övre avståndsgränsen och kilometersatsen redogörs för i avsnitt 3.2 respektive 3.3. I Reseavdragskommitténs betänkande diskuteras också alternativa utformningar av ett avståndsbaserat system, t.ex. ett slopande av den övre avståndsgränsen (se SOU 2019:36, avsnitt 17.5).

Konsekvensanalysen utgår från att förslagen i propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228) är införda den 1 januari 2023. Om förslagen i promemorian inte genomförs kommer de effekter som beskrivs nedan utebli.

Den föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet är den 1 januari 2023 och är vald för att den ska sammanfalla med ikraftträdandet av förslagen i propositionen. Utöver detta skäl bedöms ingen särskild hänsyn behöva tas vad gäller tidpunkten för ikraftträdandet.

Offentligfinansiella effekter

I promemorian föreslås att den övre avståndsgränsen i det nya systemet för skattelättnad för arbetsresor som föreslås i regeringens proposition Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228) ska höjas från 80 till 120 kilometer. Vidare föreslås att den s.k. kilometersatsen höjs från 50 till 80 öre samt att den regionala differentieringen av skattelättnaden för arbetsresor justeras till att utgå från de kommuner som ingår i gruppen storstadskommuner enligt Tillväxtverkets reviderade kommunindelning från augusti 2021. Därutöver föreslås vissa mindre följdändringar med anledning av den nya skattelättnaden för arbetsresor (se avsnitt 3.5).

De offentligfinansiella effekterna och antalet skattskyldiga som berörs av förslagen att höja kilometersatsen och den övre avståndsgränsen har beräknats baserat på uppgifter i SCB:s mikrosimulerings-modell FASIT för 2020. Beräkningarna i promemorian bygger på motsvarande antaganden som i propositionen vad gäller avståndsberäkning och antal resdagar. Beräkningarna är baserade på en framskrivning till 2023 års ekonomiska miljö enligt prognosen i Vårpropositionen för 2022. Beräkningarna är behäftade med osäkerhet bl.a. till följd av brister i adressuppgifterna både vad gäller bostad och arbetsställe, samt de antaganden som gjorts av antalet resdagar, avstånd och antalet personer som omfattas av skattereduktionen.

Den i promemorian föreslagna utökningen av skattereduktionen för arbetsresor beräknas innebära en offentligfinansiell effekt på -4,25 miljarder kronor årligen, se tabell 3.1. Den föreslagna utökningen av skattereduktionen minskar de statliga skatteintäkterna, medan de kommunala skatteintäkterna är opåverkade av förslagen. De följdändringar i lagstiftningen som föreslås i avsnitt 3.5 bedöms inte ha några effekter på de offentliga finanserna.

Förslagen innebär att skatteutgiften för skattereduktionen för arbetsresor utökas med 4,25 miljarder kronor.

Tabell 3.1 Offentligfinansiella effekter av förslagen om utökad skattelättnad för arbetsresor

Miljarder kronor, fasta priser och baser

Effekt från	Bruttoeffekt	Periodiserad nettoeffekt			Varaktig effekt
	2023	2023	2024	2025	
2023-01-01	-4,25	-4,25	-4,25	-4,25	-4,25

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Effekter för enskilda

Förslagens konsekvenser för enskilda skattskyldiga beror bl.a. på avståndet mellan bostad och arbetsplats, i vilken kommun de bor och arbetar samt antalet arbetsresor som görs per år. Skattereduktionen är färdmedelsneutral, vilket innebär att personer som reser med egen bil, kollektivtrafik eller andra färdmedel kommer få en lika stor förstärkning

av skattereduktionen, givet samma förutsättningar vad gäller avstånd och antal resdagar.

I tabell 3.2 framgår storleken på skattereduktionen med den föreslagna utformningen vid olika avstånd mellan bostad och arbetsplats för en person som gör två arbetsresor per dag under 210 dagar per år. Skattereduktionen kommer med förslagen, för personer som inte omfattas av den högre avståndsgränsen i storstadskommunerna, att som mest uppgå till 35 280 kronor per år. Den högsta skattereduktionen uppnås vid resor på minst 120 kilometer tur och retur 210 dagar eller fler per år. Jämfört med propositionens förslag ökar den högsta skattereduktionen med 21 630 kronor per år.

För arbetsresande som omfattas av den högre avståndsgränsen i storstadskommunerna uppgår skattereduktionen enligt förslagen till som mest 30 240 kronor per år, en ökning med 19 740 kronor per år jämfört med propositionens förslag.

Tabell 3.2 Skattereduktion för arbetsresor med utformningen i prop. 2021/22:228 och med promemorians förslag, olika avstånd enkel väg, 210 resdagar

Kronor per år

	Enligt proposition 2021/22:228		Promemorians förslag	
Avstånd	Skattereduktion	Skattereduktion vid högre avståndsgräns	Skattereduktion	Skattereduktion vid högre avståndsgräns
15	0	0	0	0
20	1 050	0	1 680	0
25	2 100	0	3 360	0
30	3 150	0	5 040	0
40	5 250	2 100	8 400	3 360
50	7 350	4 200	11 760	6 720
60	9 450	(6 300)	15 120	(10 080)
70	11 550	(8 400)	18 480	(13 440)
80	13 650	(10 500)	21 840	(16 800)
90	13 650	(10 500)	25 200	(20 160)
100	13 650	(10 500)	28 560	(23 520)
110	13 650	(10 500)	31 920	(26 880)
120	13 650	(10 500)	35 280	(30 240)

Anm.: två arbetsresor per resdag. Den föreslagna högre avståndsgränsen för storstadsregionerna bedöms påverka mycket få individer som har reseavstånd längre än 60 kilometer. Skattereduktionsbeloppen vid dessa avstånd anges därför inom parentes i tabellen.
Källa: egna beräkningar.

Förslaget om ändrad kommunindelning bedöms beröra ca 31 000 personer i kommunerna Österåker, Vellinge och Lerum som inte längre kommer att omfattas av den förhöjda nedre avståndsgränsen i storstadskommunerna. Ungefär 25 000 fler personer bedöms omfattas av skattelättnaden för arbetsresor till följd av justeringen.

Förslaget om höjd kilometersats berör samtliga personer som tar del av skattelättnaden, dessa beräknas uppgå till ca 1 190 000 personer. Förslaget

om höjd övre avståndsgräns från 80 till 120 kilometer enkel väg bedöms beröra ca 130 000 personer som gör arbetsresor som överstiger 80 kilometer enkel väg.

En förutsättning för att skattereduktionen ska kunna tillgodoräknas är att det finns tillräckligt med kommunal inkomstskatt att reducera under det beskattningsår som resorna har gjorts. De allra flesta av dem som bedöms kunna ta del av skattereduktionen beräknas dock få en skattelättnad motsvarande skattereduktionen.

Den genomsnittliga skattelättnaden bland dem som berörs av förslagen beräknas uppgå till ca 8 100 kronor per år, en ökning med ca 3 600 kronor per år i förhållande till den uppskattade skattelättnaden enligt utformningen i propositionen (se även tabell 3.3).

Skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning är tvungna att använda egen bil eller förmånsbil i stället för kollektivtrafik kan fortsatt ges skattereduktion för skäliga utgifter för arbetsresor enligt den föreslagna utformningen i propositionen. Utökningen av skattereduktionen som föreslås i promemorian kan innebära att incitamentet att begära skattereduktion för skäliga utgifter minskar och att färre personer begär sådan skattereduktion för att i stället begära den avståndsbaserade skattereduktionen.

Enligt förslaget i propositionen omfattas näringsidkares arbetsresor av skattereduktionen för arbetsresor på motsvarande sätt som anställdas arbetsresor. De föreslagna utökningarna av skattereduktionen kommer därmed att ge motsvarande skattelättnad för näringsidkare som för anställda, givet samma förutsättningar i övrigt avseende bl.a. reseavstånd och antal resor.

Skattereduktionens storlek i förhållande till kostnaderna för arbetsresor

Som anges i avsnitt 4.1 uppskattas den genomsnittliga kostnaden för körning med egen bil som drivs av bensin eller diesel med nuvarande personbilspark och drivmedelspriserna 2021 uppgå till ca 25 kronor per mil. För arbetsresor med förmånsbil som drivs med bensin eller diesel uppskattas den genomsnittliga kostnaden uppgå till ca 12 kronor per mil och för förmånsbil som drivs med el ca 6 kronor per mil. De föreslagna justeringarna av skattereduktionen för arbetsresor innebär att skattelättnad kan ges med 8 kronor per mil för den del av arbetsresan som överstiger den nedre men inte den övre avståndsgränsen. För arbetsresor med bil kan därmed viss överkompensation i förhållande till kostnaderna uppstå framför allt för personer som reser med förmånsbilar med eldrift, samt för personer som samåker flera personer.

För resor med kollektivtrafik kan överkompensation uppstå, framför allt för längre dagliga resor med regional kollektivtrafik. Vid ett avstånd på 50 kilometer enkel väg uppgår skattereduktionen, för den som inte omfattas av den högre avståndsgränsen i storstadskommunerna, till ca 12 000 kronor vid resor tur och retur 210 dagar per år. Vid ett avstånd på 80 kilometer uppgår skattereduktionen till ca 22 000 kronor. Av den sammanställning som gjordes i Reseavdragskommitténs betänkande (tabell 5 i bilaga 2) framgår att kostnaden för kollektivtrafik, för resor mellan 50 och 80 kilometer, typiskt sett uppgick till mellan 10 000 och 20 000 kronor per år. För längre resor är kostnaderna däremot ofta högre,

exempelvis kan ett årskort för tågresor med SJ kosta från drygt 43 000 kronor.

Effekter för företag

Företagens administrativa börda påverkas inte av förslagen i promemorian eftersom några ändringar inte föreslås av vilka uppgifter som ska lämnas.

Effekter på företagens kompetensförsörjning kan uppstå till följd av förslagen. Förslagen minskar anställdas kostnader för arbetsresor över 15 respektive 30 kilometer (se tabell 3.2). Framför allt påverkas de ekonomiska villkoren för mer långväga pendling positivt. Detta bedöms kunna bidra till ökat arbetsutbud och ökad rörlighet på arbetsmarknaden. För företagen, särskilt de utanför mer tätbefolkade områden, kan förslagen därmed påverka kompetensförsörjningen positivt. Förslagen bedöms inte ha någon betydande påverkan på konkurrensförhållandena mellan företag.

Förslagen påverkar i första hand fysiska personer och någon särskild hänsyn till små företag bedöms därför inte behöva tas. Förslagen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Effekter för kommuner och regioner

Den föreslagna utökningen av skattereduktionen påverkar inte de kommunala skatteintäkterna.

Positiva effekter på kompetensförsörjningen kan, i likhet med vad som beskrivs för företagen ovan, uppstå för arbetsgivare i kommuner, regioner (och övrig offentlig sektor) till följd av förslagen.

Förslagen bedöms öka arbetsresandet, både med personbil och kollektivtrafik. Ökad efterfrågan på kollektivtrafik kan behöva mötas med ett ökat utbud och därigenom ökade kostnader för lokal- och regionaltrafiken. Ökad efterfrågan på kollektivtrafik innebär dock också att biljettintäkterna ökar, vilket bedöms delvis kunna täcka de ökade kostnaderna.

Förslagen bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen.

Effekter för miljön

Förslagen innebär att den skattelättnad som ges för arbetsresor ökar, både för resor med bil och andra färdmedel så som kollektivtrafik. Individens kostnader för de berörda arbetsresorna minskar därmed. Eftersom skattereduktionen är färdmedelsneutral innebär förslagen däremot inte att arbetsresor med bil blir billigare relativt andra färdmedel. De ekonomiska incitamenten i systemet att välja ett färdmedel framför det andra påverkas därmed inte av förslagen. Kostnadssänkningen kan dock leda till fler och längre arbetsresor med både bil och andra färdmedel och därigenom påverka utsläppen från arbetsresor. Storleken på effekten är osäker och merparten av arbetsresorna berörs inte av skattereduktionen eftersom ca 60 procent av alla arbetsresor är kortare än 15 kilometer enkel väg. Som diskuteras nedan har ökade skattelättnader för arbetsresor haft en positiv effekt på pendlingsavstånd i Danmark. Effekten på genomsnittligt

pendlingsavstånd är dock relativt liten och motsvarande effekt av förslagen i promemorian skulle innebära en begränsad effekt på utsläppen från arbetsresor. Även med de antaganden om beteendeeffekter för arbetsresor som används av Trafikanalys (se Trafikanalys, Förvärvsarbetande och deras arbetsresor, 2020:6) skulle kostnadssänkningen innebära en begränsad ökning av arbetsresandet och utsläppen från arbetsresor både på kort och lång sikt.

Som diskuteras ovan kan överkompensation uppstå för framför allt dagliga långväga resor i regional kollektivtrafik samt för bilresor med förmånsbil som drivs med el. Detta bedöms dock få begränsad effekt på resandet och utsläppen.

Effekter för sysselsättning

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. Förslagen i promemorian innebär en större skattelättnad jämfört med förslaget i propositionen och 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, vilket enligt s.k. teoretiska sök- och matchningsmodeller medför positiva löneeffekter, minskad arbetslöshet och ökad produktivitet (se Cahuc, P, S Carcillo & A Zylberberg, Labor Economics, 2014).

Kostnader för förvärvsarbete, t.ex. i form av resekostnader, påverkar också individens benägenhet att delta i arbetskraften liksom valet av arbetad tid (se t.ex. Björklund, A, P-A Edin, B Holmlund & E Wadensjö, Arbetsmarknaden, 2006). För personer som i dag står utanför arbetskraften medför en utökad skattelättnad för arbetsresor att det ekonomiska utbytet av arbete ökar. Vissa av dessa personer förväntas därför öka sitt arbetsutbud vilket ger ett ökat arbetskraftsdeltagande och på lång sikt högre sysselsättning. För sysselsatta personer är det inte entydigt hur sänkta kostnader för arbetsresor påverkar arbetsutbudet. Om antalet resdagar till arbetet är givet innebär en minskad kostnad för arbetsresor att samma konsumtion kan uppnås med ett minskat antal arbetstimmar. Detta är en s.k. inkomsteffekt och kan medföra att förslagen minskar antalet arbetade timmar bland sysselsatta. Om antalet resdagar till arbetet i stället inte är givet, tex. vid deltidsarbete, uppstår även en s.k. substitutionseffekt eftersom det ekonomiska utbytet av att arbeta ytterligare en dag ökar av förslagen. Denna effekt kan bidra till ett ökat antal arbetade timmar bland redan sysselsatta.

Det finns få empiriska studier om sambandet mellan den monetära kostnaden för arbetspendling och sysselsättning. I en doktorsavhandling från Århus universitet studeras effekten på arbetsmarknaden av höjd skattelättnad för arbetspendling i det danska systemet (Palmhöj Nielsen, Subsidizing rural life: Commuter subsidies and labor market behavior, Århus universitet, 2016). Liksom den modell för skattelättnad för

arbetsresor som föreslås i propositionen (prop. 2021/22:228) har Danmark ett avståndsbaserat, färdmedelsneutralt och regionalt differentierat system för skattelättnad för arbetsresor (se SOU 2019:36 avsnitt 8.4 för en beskrivning av det danska systemet för skattelättnad för arbetsresor). I avhandlingen studeras en reform som innebar en höjning av avdragsbeloppet från 0,81 till 1,62 danska kronor per kilometer för pendlingsdistanser över 100 kilometer per dag. Höjningen gällde enbart boende i vissa landsbygdskommuner. För en daglig pendling om 120 kilometer innebar reformen en ökad disponibel inkomst om ca 1 000 danska kronor eller 0,6 procent av den genomsnittliga disponibla inkomsten. Studien visar att reformen ökade pendlingsavståndet med ca 3 procent men att reformen inte hade några effekter på arbetslöshet eller löner för boende i de berörda kommunerna.

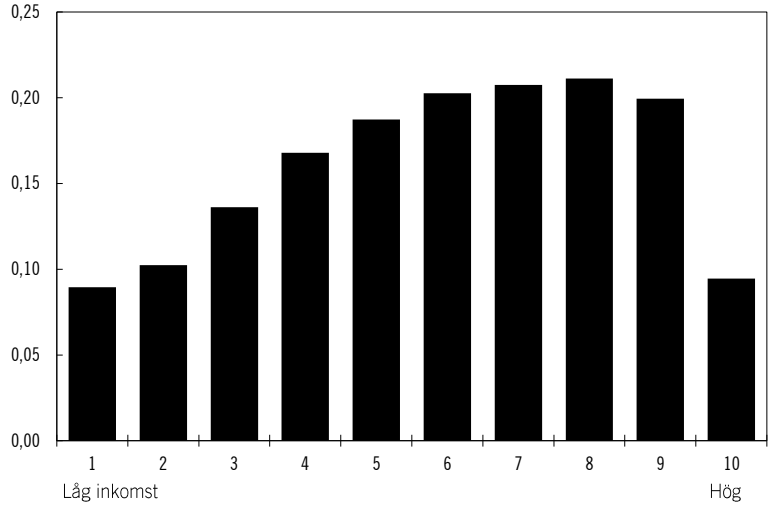
Sammantaget bedöms förslagen i promemorian på lång sikt kunna bidra till att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och därmed ha positiva effekter på löner och minska arbetslösheten. Vidare bedöms sysselsättningen öka men effekten på arbetade timmar bland personer som redan arbetar går inte att teoretiskt bestämma. Då utökningen av skattelättnaden av förslagen för de flesta är relativt begränsad, i genomsnitt ca 0,9 procent av den årliga disponibla inkomsten för berörda, bedöms effekterna vara små.

Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten

Längre arbetsresor är mer vanligt förekommande bland personer med högre lönenivåer. Förstärkningen av skattereduktionen, både höjd kilometersats och höjd avståndsgräns, förväntas därför i genomsnitt vara något större i inkomstgrupper med högre inkomst. Inkomstgrupperna i mitten och den övre halvan av inkomstfördelningen, med undantag för gruppen med högst inkomster, påverkas i genomsnitt något mer än övriga inkomstgrupper av förslagen (se figur 3.1).

Figur 3.1 Genomsnittlig förändring av ekonomisk standard till följd av förslagen för olika inkomstgrupper

Procent



Anm.: Ekonomisk standard är summan av hushållets samtliga inkomster minus skatter justerat för hushållets storlek och sammansättning.
Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Regionala skillnader

I tabell 3.3 nedan redovisas en sammanställning av effekterna av de föreslagna utökningarna av skattereduktionen uppdelat på de sex olika kommungrupperna enligt Tillväxtverkets indelning (se Tillväxtverket, Uppdatering av indelningen Städer och landsbygder 2021, för en beskrivning av indelningen). Andelen av de sysselsatta som bedöms få en utökad skattelättnad av förslagen är hög framför allt i kommungruppen landsbygdskommuner nära en större stad, där ca 42 procent av de sysselsatta pendlar på sådana avstånd att de beräknas kunna ta del av skattelättnaden. I storstadskommunerna är andelen som bedöms beröras av skattelättnaden låg i förhållande till i övriga kommungrupper. Personer bosatta i mycket avlägsna landsbygdskommuner, som berörs av förslagen, beräknas få den största genomsnittliga ökningen av skattelättnaden till följd av förslagen. Det är också i denna kommungrupp som störst andel av de sysselsatta bedöms beröras av den höjda övre avståndsgränsen

Sett till förslagens effekter på ekonomisk standard för personer i olika kommungrupper, uppskattas personer bosatta i storstadskommunerna i genomsnitt få en mindre förstärkning till följd av förslagen (se figur 3.2). Personer bosatta i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner får den största genomsnittliga ökningen.

Tabell 3.3 Genomsnittligt ökad skattereduktion samt andel berörda av förslagen om utökad skattereduktion för arbetsresor i olika kommungrupper enligt Tillväxtverkets kommunindelning

Kommungrupp	Antal personer som berörs av förslagen	Andel av sysselsatta berörda av förslagen	Genomsnittlig ökning av skattelättnaden bland berörda (kronor per år)	Andel av sysselsatta berörda av höjd avståndsgräns
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	10 000	25%	6 000	6%
Landsbygdskommuner avlägset belägna	113 000	29%	3 600	4%
Landsbygdskommuner nära större städer	263 000	42%	3 200	3%
Täta kommuner avlägset belägna	99 000	26%	3 600	3%
Täta kommuner nära större städer	597 000	28%	3 500	3%
Storstadskommuner	107 000	6%	4 500	1%
Samtliga	**1 190 000**	**22%**	**3 600**	**2%**

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Figur 3.2 Genomsnittlig förändring av ekonomisk standard till följd av förslagen i olika kommungrupper enligt Tillväxtverkets kommunindelning

Procent



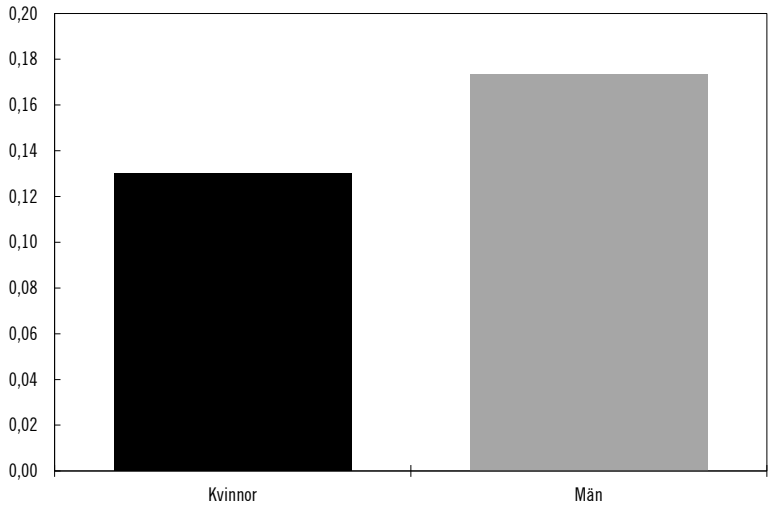
Anm.: Ekonomisk standard är summan av hushållets samtliga inkomster minus skatter justerat för hushållets storlek och sammansättning.
Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Ekonomisk jämställdhet mellan kvinnor och män

Förslagen påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan män och kvinnor eftersom resmönstren i viss utsträckning skiljer sig åt mellan kvinnor och män. Som framgår i Reseavdragskommitténs betänkande gör män i genomsnitt längre arbetsresor än kvinnor. De föreslagna utökningarna av skattereduktionen ger därför i genomsnitt en något större förstärkning av mäns disponibla inkomster jämfört med kvinnors (se figur 3.3). Den ekonomiska jämställdheten försämras därmed något, effekten är dock marginell.

Figur 3.3 Genomsnittlig förändring av individuell disponibel inkomst bland kvinnor respektive män

Procent



Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Skatteverket kommer att behöva uppdatera internt och externt informationsmaterial med anledning av de föreslagna justeringarna. Några särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte behövas. Skatteverkets åtgärder ingår i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller förändrad lagstiftning och ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Frågor som rör skattelättnad för arbetsresor kan bli föremål för domstolsprövning. Förslagen i denna promemoria bedöms emellertid inte få några effekter för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Övriga effekter

De följdändringar i lagstiftningen som föreslås i avsnitt 3.5 kan få vissa mindre effekter för anställda, uppdragstagare, arbetsgivare och uppdragsgivare. I vissa fall gäller skattefrihet för förmån av eller ersättning för resor av de slag som anges i avsnitt 3.5, exempelvis resor till och från anställningsintervju. Om sådana resor sker med bil begränsas skattefriheten för sådan ersättning enligt nuvarande regler till schablonbeloppet 18,50 kronor per mil. Förslaget i avsnitt 3.5 innebär, tillsammans med förslaget i avsnitt 4.2, att schablonbeloppet höjs till 25 kronor och möjliggör därmed utbetalning av ett högre belopp per mil än tidigare, givet att villkoren för skattefrihet är uppfyllda. Följdändringarna i fråga bedöms inte ha några andra effekter.

4 Justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil

4.1 Avdrag för tjänsteresor

Promemorians förslag: Det belopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer. Avdraget för drivmedel vid resor 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 i stället sänks till 60 öre per kilometer.

Skälen för promemorians förslag: Utgångspunkten i inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL, är att utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster ska dras av som kostnad (12 kap. 1 § IL). En sådan kostnad är användning av egen bil eller förmånsbil i tjänsten eller i näringsverksamhet. I dag medges avdrag för användning av egen bil i tjänsten eller i näringsverksamhet med ett schablonbelopp på 1 krona och 85 öre per kilometer. Den som använder sin förmånsbil för tjänsteresor och som själv betalar samtliga utgifter för drivmedlet får på motsvarande sätt göra avdrag med 65 öre per kilometer för diesel och 95 öre per kilometer för övriga drivmedel. I stället för avdrag kan arbetsgivaren ersätta den skattskyldige genom skattefri mil- och drivmedelsersättning motsvarande dessa belopp (s.k. tyst kvittning). Bestämmelser om avdrag för utgifter för resor med egen bil eller förmånsbil i tjänsten respektive i näringsverksamhet finns i 12 kap. 5 § och 16 kap. 27 § IL.

Avdragsrätten för tjänsteresor 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 tjänsteresor 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 resor 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.

Eftersom den faktiska drivmedelskostnaden för elbilar är betydligt lägre än för bilar som drivs på andra drivmedel är det motiverat att sänka det avdrag som ges för förmånsbilar som drivs med elektricitet till 60 öre per kilometer. Bedömningen baseras på antagandet att elbilar i genomsnitt förbrukar omkring 2 kilowattimmar (kWh) per mil och att kostnaden för laddel uppgår till 1–2 kronor per kWh vid laddning vid hemmet, till 2–3 kronor per kWh vid publik laddpunkt och att laddning i första hand sker med den billigaste metoden. Kostnaden för så kallad snabbladdning kan vara väsentligt högre än kostnaden vid normal laddning. Ett schablonbelopp som tar höjd även för kostnaden av snabbladdning skulle emellertid innebära att storleken på avdraget i många fall väsentligt skulle överstiga den faktiska kostnaden och bedöms därför inte som ändamålsenligt.

Sammantaget bör alltså det belopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet höjas till 2 kronor och 50 öre per kilometer och avdraget för drivmedel vid resor med förmånsbil höjas till 1 krona och 20 öre per kilometer, med undantag för förmånsbilar som drivs med elektricitet för vilka avdraget i stället sänks till 60 öre per kilometer.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 12 kap. 5 § och 16 kap. 27 § inkomstskattelagen.

4.2 Avdrag för hemresor

Promemorians förslag: Det belopp som får dras av för kostnader för hemresor med egen bil höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer. Avdraget för drivmedel vid hemresor 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 i stället sänks till 60 öre per kilometer.

Skälen för promemorians förslag: Enligt 12 kap. 24 § IL får en skattskyldig som på grund av sitt arbete vistas på annan ort än där den skattskyldige eller dennes familj bor, dra av utgifter för hemresor om avståndet mellan hemorten och arbetsorten är längre än 50 kilometer. Avdrag får göras för högst en hemresa per vecka och bara för utgifter för resor mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Avdraget beräknas efter utgiften för det billigaste färdsättet. Skäliga

utgifter för flygresa och utgifter för tågresa ska dock dras av. Om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer ska utgifter för resa med egen bil eller den skattskyldiges förmånsbil dras av med 1 krona och 85 öre för varje kilometer vid användning av egen bil eller med 65 öre per kilometer för diesel respektive 95 öre per kilometer för annat drivmedel vid användning av förmånsbil. Dessutom ska kostnader för väg-, bro- och färjeavgifter och trängselskatt dras av. Utgifter för hemresor ska dras av utan någon beloppsmässig begränsning (12 kap. 2 § första stycket IL).

Utgifter för hemresor anses i skattesammanhang utgöra privata levnadskostnader. Avdragsrätten för dessa kostnader motiveras dock av sociala skäl och för att inte försvåra rörligheten på arbetsmarknaden (prop. 1989/90:110 s. 361 f.). De schablonbelopp som tillämpas för avdrag vid hemresor med egen bil eller förmånsbil är i dag samma som för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor), som i sin tur är desamma som för tjänsteresor. Det är därför lämpligt att på motsvarande sätt som för tjänsteresor justera de schablonbelopp som tillämpas när det gäller hemresor med egen bil eller förmånsbil. Det schablonbelopp som får dras av för kostnader för hemresor med egen bil bör således höjas till 2 kronor och 50 öre per kilometer och avdraget för drivmedel vid hemresor med förmånsbil höjas till 1 krona och 20 öre per kilometer, med undantag för förmånsbilar som drivs med elektricitet där rätten till avdrag i stället bör sänkas till 60 öre per kilometer.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 12 kap. 24 § inkomstskattelagen.

4.3 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: Ändringarna bör träda i kraft vid ett årsskifte. Lagändringarna föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2023 och tillämpas första gången för det beskattningsår som börjar efter den 31 december 2022.

4.4 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för effekterna av förslagen i avsnitt 4.1–4.3 i den omfattning som bedöms lämpligt i lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och avser hela den offentliga sektorn (staten, kommunsektorn och ålderspensionssystemet) såvida annat inte framgår. De utgår, liksom för de redovisade beräkningarna i avsnitt 3, från

att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna.

Syfte och alternativa lösningar

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 2008 (18,50 kronor per mil) och är, enligt Finansdepartementets beräkningar, numera lägre än den genomsnittliga kostnad som det är avsett att täcka. Beloppet föreslås höjas till 25 kronor per mil. Om beloppet lämnas oförändrat kommer avdraget inte att 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.

De föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för avdrag för drivmedel vid resor med förmånsbil i tjänsten eller i näringsverksamhet syftar till att bättre spegla de verkliga kostnaderna. Beloppen har, liksom schablonbeloppet för avdrag vid tjänsteresor med egen bil, varit oförändrade sedan 2008. Om beloppen lämnas oförändrade, blir följden av samma art som vid ett oförändrat avdrag vid användning av egen bil, nämligen att avdraget inte speglar de kostnader den skattskyldige har och att arbetsgivare även fortsättningsvis kommer att vara förhindrade att betala drivmedelsersättning till sina anställda med ett belopp som motsvarar faktiska kostnader utan att det får skattemässiga konsekvenser. Att det schablonmässiga beloppet för avdrag för elektricitet till elbilar föreslås sänkas från nuvarande 9,50 till 6 kronor per mil 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. En alternativ, men desto mer ingripande förändring, vore att slopa de schablonmässiga avdragsbeloppen för drivmedel och i stället möjliggöra avdrag baserat på den anställdes faktiska kostnader. Detta skulle emellertid innebära bland annat ökad administrativ börda och minskade kontrollmöjligheter.

De föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för avdrag för hemresor vid arbete på annan ort ska betraktas som följdändringar av att ovanstående schablonbelopp justeras. En alternativ lösning skulle kunna vara att avdraget för hemresor görs om och i stället omfattas av den nya skattereduktionen för arbetsresor. Den nya skattelättnaden för arbetsresor utgör dock 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 dessutom kräva en djupare analys även av reglerna om avdrag för ökade levnadskostnader vid dubbel bosättning. En sådan analys bedöms ligga utanför ramen för detta lagstiftningsärende.

Offentligfinansiella effekter

Justeringarna av schablonbeloppen som föreslås ovan beräknas minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 200 miljoner kronor per år från och med ikraftträdandeåret 2023. Av detta svarar den föreslagna höjningen av schablonbeloppet för avdrag vid användning av egen bil i tjänsten för ca 130 miljoner kronor. De föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för avdrag för drivmedelskostnader beräknas minska skatteintäkterna med drygt 20 miljoner kronor per år. Justeringarna av schablonbeloppen för avdrag vid hemresor beräknas minska skatteintäkterna med ytterligare 50 miljoner kronor per år. Antagandena för beräkningarna redogörs för nedan.

I inkomstskattelagen regleras hur stora avdrag en skattskyldig får göra vid användning av egen bil eller förmånsbil i tjänsten. I praktiken tillämpas dock avdragsregeln vanligen på så sätt att arbetsgivaren betalar ut skattefri ersättning till den anställde (s.k. tyst kvittning; se avsnitt 4.1). Av denna anledning kallas dessa belopp i återstoden av konsekvensanalysen för schablonbelopp för mil- respektive drivmedelsersättning.

Höjt schablonbelopp för milersättning

Flera antaganden ligger till grund för effektberäkningen avseende höjningen av schablonbeloppet för milersättning. Dessa antaganden är i olika omfattning behäftade med osäkerhet. Effekten på skatteintäkterna avgörs framför allt av antalet individer som erhåller milersättning, hur många mil de får ersättning för och om dessa får ersättning enligt eller över schablonbeloppet i dagsläget.

Enligt SCB:s inkomst- och taxeringsregister mottog ca 630 000 personer ersättning för tjänsteresor med privat bil eller förmånsbil under 2020. Motsvarande antal för 2018 och 2019 var omkring 900 000. Det lägre antalet under 2020 förklaras förmodligen i huvudsak av restriktionerna med anledning av pandemin och det minskade arbetsresande som pandemin innebar för många. Utöver de som erhöll ersättning från sina arbetsgivare för kostnader i samband med tjänsteresor, gjorde drygt 20 000 personer avdrag för tjänsteresor i sin inkomstdeklaration. Det är okänt hur många av dessa som gjorde avdrag för resor med egen bil och hur många av avdragen som avser andra former av tjänsteresor. I beräkningen antas att 800 000 individer per år erhåller milersättning från sina arbetsgivare. Effekten av att ett fåtal gör egna avdrag i stället för att erhålla kostnadsersättning av sin arbetsgivare bortses från i beräkningen.

Hur många mil i tjänsten som i genomsnitt körs bland de som mottar milersättning är svårt att uppskatta. Vissa kommuner har kartlagt tjänstekörningen med privat bil på senare år. Redovisningen av dessa uppgifter är dock knapphändig och endast i ett fåtal fall finns statistik över hur långt just de som mottog milersättning faktiskt körde. Användning av egen bil i tjänsten bland kommun- och regionanställda förefaller generellt ha minskat under senare år, troligen som ett led i att minska koldioxidutsläppen i de anställdas tjänsteresande. Studier över tjänsteresande i olika kommuner visar att bland de som använde bil i tjänsten (och erhöll ersättning för detta), var den årliga genomsnittliga körsträckan 61 mil i Jönköpings kommun (2018), 56 mil i Gislaveds kommun (2018), 34 mil i

Tyresö kommun (2015), 63 mil i Lidingö kommun (2014), 86 mil i Region Jämtland Härjedalen (2020) och 90 mil i Region Jönköping (2015).

Det är oklart huruvida körvanor i tjänsten bland kommun- och regionanställda avspeglar körvanor även i privat sektor. Både i offentlig och privat sektor är variationen förmodligen stor, med vissa anställda som får ersättning för enstaka mil under ett år och med andra som får ersättning för hundratals körda mil i tjänsten under ett år. I brist på uppgifter gällande privat sektor, antas här att tjänstekörningen i privat sektor i genomsnitt motsvarar den i offentlig sektor och att den uppgår till i genomsnitt 50 mil per år bland de som erhåller milersättning.

Det tredje centrala antagandet i beräkningen av de offentligfinansiella effekterna rör ersättningsnivån vid nuvarande regler. Effekterna blir olika beroende på om majoriteten antas motta ersättning precis enligt schablonbeloppet (dvs. 18,50 kronor per mil) eller om majoriteten antas motta en högre milersättning. Inom kommuner och regioner finns ett avtal om bilersättning som anger att den ska uppgå till 29 kronor per mil. Mellan fackförbund och arbetsgivarorganisationer i privat sektor finns avtal om ersättningsnivåer upp till 40 kronor per mil. Sammantaget tyder detta på att en stor andel av de som erhåller milersättning får en ersättning som överstiger 18,50 kronor. I de flesta fall överstiger den förmodligen även 25 kronor (dvs. det belopp som föreslås i denna promemoria). Som beräkningsantagande används därför här att 75 procent av de som erhåller milersättning får ett belopp som överstiger 25 kronor och att resterande andel erhåller 18,50 kronor per mil i dagsläget. Även enskilda näringsidkare och delägare av handelsbolag får göra avdrag för resor i näringsverksamheten, under förutsättning att bilen inte är en tillgång i näringsverksamheten. Det saknas dock uppgifter om hur många enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag som gör avdrag för resor i näringsverksamheten. I den offentligfinansiella effektberäkningen bortses därför från denna effekt.

De direkta effekterna (och tillika bruttoeffekten) på de offentliga finanserna av höjd milersättning som ingår i beräkningen utgörs därmed av minskade intäkter från arbetsgivaravgifter och minskad inkomstskatt på förvärvsinkomst. Att det skattefria beloppet höjs innebär att skattebasen minskar något. Med antagandena om att 800 000 personer erhåller milersättning för i genomsnitt 50 mil per år och att 75 procent av dessa erhåller ersättning över det nya schablonbeloppet (dvs. 25 kronor eller mer per mil), minskar skattebasen med ca 195 miljoner kronor på årsbasis. Den genomsnittliga marginalskatten bland individer med milersättning antas uppgå till genomsnittet för inkomst av tjänst (36,85 procent). Det innebär 72 miljoner kronor i uteblivna intäkter från skatt på förvärvsinkomst. Samtidigt minskar intäkterna från arbetsgivaravgifter med 31,42 procent av skattebasen, dvs. 61 miljoner kronor. Bruttoeffekten på skatteintäkterna är summan av dessa två effekter, -133 miljoner kronor. Utöver detta uppstår vissa indirekta effekter på bolagsskatteintäkterna och lönekostnaderna i offentlig sektor. Dessa effekter är mycket små och beräknas uppgå till endast -1 miljon kronor. Den offentligfinansiella nettoeffekten av det höjda schablonbeloppet för milersättning beräknas därmed uppgå till -134 miljoner kronor och bedöms inte förändras över tiden (se Tabell 4.1 nedan).

Justerade schablonbelopp för drivmedelsersättning

Under 2020 mottog, enligt SCB:s inkomst- och taxeringsregister, ca 58 000 innehavare av förmånsbil ersättning för drivmedelskostnader. Efter 2018 finns dock inga uppgifter om hur många mil dessa har fått ersättning för. Bland innehavarna av förmånsbil som mottog drivmedelsersättning 2018 var den genomsnittliga körsträckan med bilersättning ca 880 mil per år.

Den föreslagna höjningen av schablonbeloppet till 12 kronor per mil för alla drivmedel utom el, innebär en ökning med 5,50 kronor för diesel och med 2,50 kronor för alla andra drivmedel exklusive el. Sänkningen av schablonbeloppet för elbilar till 6 kronor per mil, innebär en minskning med 3,50 kronor per mil.

För åren efter 2018 saknas uppgifter kring sammansättningen av förmånsbilsflottan vad gäller drivmedel. Den växande andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen och den relativt höga omsättningshastigheten för förmånsbilsflottan (med bilar som i de flesta fall innehas under tre års tid), talar för att omställningen av förmånsbilsflottan nu är snabb. Under 2018 uppgick andelen dieselbilar i förmånsbilsflottan till 75 procent. Denna andel har förmodligen minskat påtagligt sedan dess, sett till hur andelen av diesel i nybilsförsäljningen har minskat från 49 procent 2017 till 17 procent 2021. I denna effektberäkning antas förmånsbilsflottan ha en sammansättning som motsvarar sammansättningen av nyare personbilar totalt vad gäller drivmedel. Antagandet innebär att ungefär 70 procent av förmånsbilsinnehavarna med drivmedelsersättning får en höjning av drivmedelsersättningen med 2,50 kronor per mil (från 9,50 till 12 kronor för bensinbilar, elhybrider, och laddhybrider), att 17 procent får en höjning med 5,50 kronor per mil (från 6,50 till 12 kronor för dieselbilar) och att resterande 13 procent, med rena elbilar, får en sänkning med 3,50 kronor (från 9,50 till 6 kronor).

Givet att de som erhåller bränsleersättning får precis schablonbeloppet, innebär de föreslagna justeringarna av schablonbeloppen att företagen ökar sina utbetalningar av ersättning med totalt ca 114 miljoner kronor. Att företagen ökar sina utbetalningar av skattefria ersättningar påverkar inte skattebasen för skatt på förvärvsinkomst eller arbetsgivaravgifter. Något direkt effekt på skatteintäkterna bedöms därmed inte uppstå med anledning av justeringarna av schablonbeloppen för drivmedelsersättning. Det betyder att bruttoeffekten är noll. I stället uppstår en indirekt effekt på bolagsskatteintäkterna i och med att de avdragsgilla kostnaderna ökar och företagens skattemässiga vinster minskar. Effekten uppgår till bolagsskattesatsen (20,6 procent) multiplicerat med kostnadsökningen, dvs. -23 miljoner kronor. Den offentligfinansiella nettoeffekten av denna del av förslaget beräknas därmed till -23 miljoner kronor per år.

Justerade schablonbelopp för avdrag vid hemresor

Totalt gjorde ca 47 000 individer avdrag för förhöjda levnadskostnader i samband med tillfälligt arbete på annan ort, dubbel bosättning eller hemresor under 2020. Det genomsnittliga avdraget uppgick till ca 33 600 kronor, vilket innebär totala avdrag på ca 1,6 miljarder kronor. Enligt Finansdepartementets bedömning kommer dessa avdrag uppgå till totalt ca 1,9 miljarder kronor under 2023.

Vilken eller vilka av de tre ovanstående kostnadsslagen som avdrag begärs för framgår inte av inkomstdeklarationerna. Det finns därför inga närmare uppgifter om hur många som gör avdrag för just hemresor. Kalkylen för de offentligfinansiella effekterna av de föreslagna beloppsjusteringarna utgår från antagandet att en fjärdedel av den totala avdragssumman avser hemresor. Av denna avdragssumma antas i sin tur 75 procent avse resor med bil. Detta betyder att ungefär 360 miljoner kronor av avdragssumman antas avse hemresor med antingen egen bil eller förmånsbil. Höjningen av schablonbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil motsvarar en höjning med 35 procent. Av förenklingsskäl antas därför avdragen för hemresor med bil öka med 35 procent, dvs. med 126 miljoner kronor (att vissa av avdragen avser resor med förmånsbil bortses från). Den genomsnittliga marginalskatten bland berörda skattskyldiga antas liksom i föregående avsnitt uppgå till 36,85 procent. Justeringarna av schablonbeloppen beräknas därmed leda till 46 miljoner kronor i minskade skatteintäkter. Eftersom avdraget för hemresor ger upphov till en så kallad skatteutgift, betyder minskningen av skatteintäkterna att skatteutgifterna ökar med motsvarande belopp. För en närmare redogörelse av denna skatteutgift, se Regeringens skrivelse 2021/22:98, Redovisning av skatteutgifter 2022, skatteutgift A10.

Sammantaget innebär därmed förslagen om höjt schablonbelopp för milersättning, justerade schablonbelopp för drivmedelsersättning och justerade schablonbelopp för avdrag vid hemresor en offentligfinansiell nettoeffekt på -203 miljoner kronor (vilket avrundas till -0,20 miljarder kronor) per år fr.o.m. ikraftträdandeåret 2023 (se tabell 4.1). Av denna effekt utgörs ca 100 miljoner kronor av minskade kommunala skatteintäkter.

Tabell 4.1 Offentligfinansiell effekt av justerade schablonbelopp

Miljarder kronor

	Effekt från	Brutto-effekt	Periodiserad nettoeffekt			Varaktig effekt
		2023	2023	2024	2025	
Höjt belopp för milersättning	1 jan. 2023	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13	-0,13
Justerade belopp för drivmedelsersättning	1 jan. 2023	0	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02
Justerade belopp för hemresor	1 jan. 2023	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05
Summa		**-0,18**	**-0,20**	**-0,20**	**-0,20**	**-0,20**

Källa: egna beräkningar.

Effekter för enskilda

En höjning av schablonbeloppet för skattefri milersättning påverkar individer som använder egen bil i tjänsten. Under 2020 mottog ca 630 000 personer milersättning för användning av egen bil i tjänsten. Därutöver gjorde ca 20 000 personer avdrag i sina inkomstdeklarationer för resor i tjänsten. I vilken grad dessa avdrag avser resor med egen bil är dock okänt.

För anställda som i nuläget erhåller schablonbeloppet 18,50 kronor per mil, kommer förslaget i de flesta fall sannolikt innebära att arbetsgivaren höjer ersättningen till det nya schablonbeloppet 25 kronor. För individer som erhåller mer än 18,50 kronor per mil i nuläget vid användning av egen bil i tjänsten innebär höjningen av det skattefria schablonbeloppet att milersättningen efter skatt ökar. För den som exempelvis erhåller 30 kronor per mil i ersättning, ökar ersättningen efter skatt från 26,32 till 28,40 kronor, givet att individens marginalskatt uppgår till 32 procent (genomsnittet för kommunal inkomstskatt). För en individ med 52 procent i marginalskatt och 30 kronor i milersättning innebär förslaget en ökning av milersättningen efter skatt från 24,02 till 27,40 kronor.

De föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för drivmedelsersättning påverkar anställda med förmånsbil som använder bilen i tjänsten och betalar samtliga utgifter för drivmedlet själva. Enligt SCB:s inkomst- och taxeringsregister mottog ca 58 000 anställda drivmedelsersättning under 2020. Totalt hade ca 290 000 personer förmånsbil samma år. Anställda med förmånsbil vars arbetsgivare betalar för allt drivmedel påverkas inte av förslaget. Anställda med förmånsbil som betalar drivmedlet själva och inte använder bilen i tjänsten påverkas heller inte av förslaget. De individer som i nuläget erhåller drivmedelsersättning enligt gällande schablonbelopp kan förmodligen förvänta sig justerad ersättning till de nya schablonbeloppen. Det betyder en höjning av ersättningen med 5,50 kronor per mil för individer med dieseldriven förmånsbil och med 2,50 kronor per mil för individer vars förmånsbil drivs med bensin, etanol, fordonsgas eller delvis med el (elhybrider och laddhybrider). För individer med elbil som förmånsbil innebär förslaget minskad drivmedelsersättning med 3,50 kronor per mil om deras arbetsgivare i nuläget ersätter dem med 9,50 kronor per mil. För individer som erhåller drivmedelsersättning som överstiger det skattefria schablonbeloppet per mil, innebär förslaget en ökad drivmedelsersättning efter skatt, med undantag för anställda med elbil som förmånsbil.

Höjningen av schablonbeloppet från 18,50 till 25 kronor per mil för avdrag för hemresor innebär möjlighet till ökade avdrag för individer som använder egen bil för sådana resor. För individer med 32 procent i marginalskatt innebär höjningen av schablonbeloppet en ökad skattelättnad på drygt 2 kronor per mil. För individer med 52 procent i marginalskatt ökar skattelättnaden med 3,40 kronor per mil.

Effekter för företag och andra arbetsgivare

Förslaget om höjt schablonbelopp för skattefri milersättning innebär att arbetsgivare kan betala sina anställda upp till 25 kronor per mil som ersättning vid användning av egen bil i tjänsten utan att de anställda beskattas för detta och utan att arbetsgivaren behöver betala arbetsgivaravgifter för delar av ersättningen. För arbetsgivare som i nuläget betalar milersättning som överstiger 25 kronor per mil innebär förslaget något minskade arbetsgivaravgifter för en given ersättningsnivå. För arbetsgivare som exempelvis betalar 30 kronor i milersättning, utgör i nuläget 11,50 kronor underlag för arbetsgivaravgifter. Det betyder ca 3,60 kronor i arbetsgivaravgifter per mil i utbetald ersättning. Efter höjningen av

schablonbeloppet utgör endast 5 kronor av ersättningen underlag för arbetsgivaravgifter, vilket innebär 1,57 kronor i arbetsgivaravgifter per mil i utbetald ersättning (vid 30 kronor i ersättning).

Vad gäller betalning av drivmedel för förmånsbilar, kan den anställde betala allt drivmedel och bli ersatt av sin arbetsgivare för körning i tjänsten (vilket ibland kallas *huvudregeln*). Arbetsgivaren kan också betala allt drivmedel så att den anställde förmånsbeskattas för bränsle som har förbrukats vid privat körning (vilket ibland benämns *komplementregeln*). Skatteverket har erfarit att marknaden därutöver har utvecklat en modell med delade fakturor. Den innebär att anställda med bilförmån som tankar bensin eller diesel får en faktura från ett fristående serviceföretag motsvarande privatkörningen och att arbetsgivaren får en motsvarande faktura avseende tjänsteresorna, där avdrag för mervärdesskatt kan göras. Därigenom uppstår varken drivmedelsförmån eller behov av utbetalning av drivmedelsersättning. Höjningen av schablonbeloppet för drivmedelsersättning påverkar alltså endast arbetsgivare som följer den s.k. huvudregeln för betalning av drivmedel för förmånsbilar. Det rör sig om arbetsgivare till ca 58 000 förmånsbilsinnehavare.

För de arbetsgivare som betalar ersättning enligt nuvarande schablonbelopp, innebär förslaget ingen förändring såvida inte arbetsgivaren vill nyttja hela det skattefria beloppet. För arbetsgivare som väljer att höja sin utbetalning från nuvarande schablonbelopp till de nya schablonbeloppen innebär det 5,50 kronor mer per mil till anställda med dieseldriven förmånsbil och 2,50 kronor mer per mil till anställda med förmånsbilar med övriga drivmedel, exklusive rena elbilar. För arbetsgivare som väljer att betala gällande schablonbelopp till anställda med elbil som förmånsbil, innebär det en minskad utbetalning med 3,50 kronor per mil. För arbetsgivare som i nuläget betalar drivmedelsersättning som överstiger nuvarande schablonbelopp, innebär förslaget en viss minskning i arbetsgivaravgifter per ersatt mil. Om en arbetsgivare exempelvis betalar en anställd 15 kronor per mil i drivmedelsersättning vid användning av dieseldriven förmånsbil i tjänsten, uppgår underlaget för arbetsgivaravgifter till 8,50 kronor. Det betyder i nuläget 2,67 kronor i arbetsgivaravgifter per ersatt mil. Med den föreslagna höjningen av schablonbeloppet för diesel till 12 kronor, minskar underlaget för arbetsgivaravgifter i detta exempel till 3 kronor per mil, vilket betyder 0,94 kronor i arbetsgivaravgifter per ersatt mil.

Förslagens effekter för företagen bedöms i stort sett vara begränsade till vad som framgår ovan. Förslagen bedöms inte ha några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Kommuner och regioner, liksom statliga myndigheter, påverkas i sin arbetsgivarroll på motsvarande sätt som arbetsgivare i privat sektor. Den kommunala självstyrelsen bedöms inte påverkas av förslagen.

Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten

Förslagen att justera schablonbeloppen för milersättning, drivmedelsersättning och för avdrag vid hemresor bedöms ha försumbara effekter på

den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. Även övriga fördelningsekonomiska effekter av förslagen bedöms vara försumbara.

Milersättningen har förvisso betalats ut till mellan 630 000 och drygt 900 000 personer de senaste åren och berör alltså en relativt stor del av befolkningen. Överlag rör det sig dock om små belopp i förhållande till individers förvärvsinkomst. Att milersättningen föreslås höjas med 6,50 kronor innebär exempelvis ökad kostnadsersättning med 650 kronor under ett år för den som kör 100 mil i tjänsten med egen bil. Män är något överrepresenterade bland individer som erhåller mil- och drivmedelsersättning (i förhållande till arbetskraften som helhet). Den genomsnittliga inkomsten är också något högre bland dem som erhåller ersättning i förhållande till sysselsatta generellt. Dessa förhållanden talar i sig för att förslaget kan innebära något ökade skillnader i disponibel inkomst. Effekten bedöms emellertid vara försumbar. Vad gäller den regionala fördelningen av individer som erhåller milersättning för egen bil i tjänsten, skiljer sig denna inte nämnvärt åt från fördelningen av sysselsatta generellt, med undantaget att individer med milersättning är underrepresenterade i storstadskommuner. Den regionala inkomstfördelningen bedöms därmed inte påverkas nämnvärt av förslaget.

Effekter för miljön

Att schablonbeloppet för skattefri milersättning höjs kan få som följd att resandet med bil i tjänsten ökar något, jämfört med om beloppet förblir oförändrat. Höjningen av schablonbeloppet ökar förutsättningarna för arbetsgivare att betala full kostnadsersättning utan att skatteplikt uppstår, vilket ökar incitamenten i viss grad för anställda att använda egen bil i tjänsten. Detta kan innebära att vissa tjänsteresor med egen bil genomförs som inte hade genomförts alls med nuvarande schablonbelopp. I vissa fall kan tjänsteresor också komma att genomföras med egen bil men som med nuvarande schablonbelopp hade skett med annat färdmedel, såsom kollektivtrafik, cykel eller arbetsgivarens bil (tjänstebil).

Hur tjänsteresor genomförs är ofta ett beslut av både arbetsgivare och arbetstagare, och regleras i många fall av arbetsgivarens policys för resande i tjänsten. Både kostnadskänsligheten och möjligheten att växla mellan olika färdmedel torde därför generellt vara lägre för tjänsteresor än för arbetsresor och resande på fritiden. Detta talar för att effekterna av förslaget i form av koldioxidutsläpp och andra miljöeffekter är begränsade eller nära nog försumbara. Eftersom närmare uppgifter kring omfattningen på tjänsteresandet saknas har inte någon kvantitativ bedömning gjorts av dessa effekter.

De föreslagna höjningarna av schablonbeloppen för kostnadsersättning för bensin och diesel innebär ökade förutsättningar för arbetsgivare att ge full kostnadsersättning till anställda med förmånsbil som betalt drivmedel som har förbrukats under tjänsteresor. Detta kan i viss mån stimulera till ökat resande i tjänsten med förmånsbilar. Effekterna av de höjda schablonbeloppen bedöms, liksom den föreslagna höjningen av schablonbeloppet för milersättning, ha små effekter på koldioxidutsläppen och på miljön i övrigt. Antalet innehavare av förmånsbil uppgår till omkring 290 000, varav knappt 60 000 erhåller drivmedelsersättning. Antalet förmånsbils-

innehavare som får ersättning för diesel eller bensin bedöms minska framöver, i takt med att andelen laddbara förmånsbilar växer.

Förslaget om höjda schablonbelopp för avdrag för hemresor kan bidra till något ökande bilresande. Hemresor är en privat levnadskostnad som, till skillnad från tjänsteresor, normalt inte påverkas av arbetsgivarens policys eller riktlinjer. Med något högre skattesubvention per mil för resor med bil och oförändrad avdragsmöjlighet för andra färdmedel, kan förslaget leda till att vissa hemresor sker med bil som inte skulle ha genomförts alls med oförändrade avdragsbelopp. I vissa fall kan kollektiva färdmedel också komma att väljas bort till förmån för bilresor, även om regelverket innebär att bilkostnader endast får dras av om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer. Uppskattningsvis gör 10 000–15 000 personer per år avdrag för hemresor och endast en mindre andel av dessa bedöms ändra sitt beteende till följd av beloppsjusteringarna.

Höjda schablonbelopp för kostnadsersättning vid tjänsteresor och avdrag vid hemresor kan alltså bidra till en viss ökning av bilresandet. Sammantaget bedöms effekterna dock som små. Bedömningen är därmed att även effekterna koldioxidutsläppen, och på miljön i övrigt, är små.

Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Skatteverket kommer att behöva uppdatera internt och externt informationsmaterial med anledning av de föreslagna beloppsjusteringarna. Några särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte behövas. Skatteverkets åtgärder ingår i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller förändrad lagstiftning och ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Frågor som rör avdrag för kostnader vid tjänsteresor och hemresor kan bli föremål för domstolsprövning. Förslagen i denna promemoria bedöms emellertid inte få några effekter för de allmänna förvaltningsdomstolarna med hänsyn till att det rör sig om justerade avdragsnivåer.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslagen bedöms vara förenliga med det EU-rättsliga regelverket.

5 Författningskommentar

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

11 kap.

26 § Förmån av resa till eller från anställningsintervju ska inte tas upp om resan företagits mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Detta gäller också ersättning för sådan resa till den del ersättningen inte överstiger

utgifterna för resan och, när det gäller resa med egen bil, inte överstiger avdragsbeloppet enligt 12 kap. *24* §.

I paragrafen finns bestämmelser om skattefrihet för resor i samband med anställningsintervju.

Ändringen innebär, när det gäller ersättning för resa med egen bil, att en hänvisning görs till det avdragsbelopp som gäller för hemresor med egen bil enligt 12 kap. 24 § i stället för till avdragsbeloppet för arbetsresor i 12 kap. 27 §. Ändringen är en följd av att bestämmelsen i 12 kap. 27 § föreslås upphöra att gälla (se prop. 2021/22:228).

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

26 a § Förmån av särskild resa i samband med att den skattskyldige börjar eller slutar en tjänst ska inte tas upp om

- andra intäkter som ska tas upp inte erhålls på grund av tjänsten, och
- resan företagits mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Vad som sägs i första stycket gäller också för förmån av resa mellan bostaden och arbetsplatsen om inte resan även föranletts av inkomstgivande arbete i en verksamhet som bedrivs av någon som, på sätt som anges i 20 kap. 23 §, är närstående till eller står i intressegemenskap med den som lämnar eller får förmånen.

Första och andra styckena gäller också ersättning för resan, förutsatt att ersättningen inte överstiger utgifterna för resan eller, när det gäller resa med egen bil, avdragsbeloppet enligt 12 kap. *24* §.

I paragrafen finns bestämmelser om skattefrihet för resor i samband med att den skattskyldige börjar eller slutar en tjänst samt mellan bostaden och arbetsplatsen i vissa fall.

Ändringen i *tredje stycket* innebär, när det gäller ersättning för resa med egen bil, att en hänvisning görs till det avdragsbelopp som gäller vid hemresor med egen bil enligt 12 kap. 24 § i stället för till avdragsbeloppet för arbetsresor i 12 kap. 27 §. Ändringen är en följd av att bestämmelsen i 12 kap. 27 § föreslås upphöra att gälla (se prop. 2021/22:228).

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

27 § Ersättning för utgifter för flyttning när en skattskyldig på grund av byte av verksamhetsort flyttar till en ny bostadsort ska inte tas upp, om ersättningen betalas av allmänna medel eller av arbetsgivaren. Om ersättningen för utgifter för flyttning också omfattar ersättning för körning med egen bil, ska denna ersättning dock tas upp som intäkt till den del den överstiger avdragsbeloppet enligt 12 kap. *24* §.

Som utgift för flyttning räknas utgifter för emballering, packning, transport och uppackning av den skattskyldiges och hans familjs bohag och övriga lösa saker, transport av den skattskyldige och hans familj från den gamla till den nya bostadsorten samt liknande utgifter. Som utgift för flyttning räknas däremot inte andra utgifter i samband med flyttningen såsom utgifter för resor till och från arbetsplatsen, hemresor, dubbel bosättning och förlust vid försäljning av bostad eller andra tillgångar.

Flyttningsbidrag som lämnas av arbetsmarknadsmyndigheter ska inte tas upp.

Ersättning till personal vid en statlig myndighet för andra utgifter eller merkostnader än som avses i första och andra stycket ska inte tas upp, om utgifterna eller merkostnaderna uppkommer som en nödvändig följd av en förflyttning till eller från en stationeringsort utomlands eller mellan orter i utlandet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om skattefrihet för utgifter för flyttning.

Ändringen i *första stycket* innebär, när det gäller ersättning för körning med egen bil, att en hänvisning görs till det avdragsbelopp som gäller för hemresor med egen bil enligt 12 kap. 24 § i stället för till avdragsbeloppet för arbetsresor i 12 kap. 27 §. Ändringen är en följd av att bestämmelsen i 12 kap. 27 § föreslås upphöra att gälla (se prop. 2021/22:228).

Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

12 kap.

5 § Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med *2 kronor* och *50* öre för varje kilometer.

Om en skattskyldig använder sin förmånsbil för tjänsteresor och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med *60* öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *1 krona och 20* öre för varje kilometer.

I paragrafen regleras rätten till avdrag för kostnader för den som har använt egen bil eller förmånsbil för tjänsteresor.

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

Ändringen i *andra stycket* innebär att avdraget för drivmedel vid tjänsteresor med förmånsbil 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 sänks till 60 öre per kilometer. Med elbil avses detsamma som den i regeringens proposition Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (prop. 2021/22:173) föreslagna lydelsen av 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.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

16 kap.

27 § Utgifter för resor som en näringsidkare gör med egen bil i näringsverksamheten ska dras av med *2 kronor* och *50* öre för varje kilometer. Detta gäller dock inte om bilen är en tillgång i näringsverksamheten.

Om en sådan delägare i ett svenskt handelsbolag som ska uttagsbeskattas för bilförmån från bolaget använder bilen för resor i näringsverksamheten och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med *60* öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *1 krona och 20* öre för varje kilometer.

I paragrafen regleras rätten till avdrag för kostnader för den som har använt egen bil eller förmånsbil för resor i näringsverksamheten.

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

Ändringen i *andra stycket* innebär att avdraget för drivmedel vid tjänsteresor med förmånsbil 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 sänks till 60 öre per kilometer. Med elbil avses detsamma som den i regeringens proposition Ändrad nedsättning av

förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (prop. 2021/22:173) föreslagna lydelsen av 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.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

12 kap.

24 § När en skattskyldig på grund av sitt arbete vistas på en annan ort än den där den skattskyldige eller dennes familj bor, ska utgifter för hemresor dras av, om avståndet mellan hemorten och arbetsorten är längre än 50 kilometer. Avdrag får göras för högst en hemresa per vecka och bara för utgifter för resor mellan två platser inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Avdraget ska beräknas efter utgiften för det billigaste färdsättet. Skäliga utgifter för flygresa och utgifter för tågresa ska dock dras av.

Om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer, ska utgifter för resa med egen bil dras av med *2 kronor* och *50* öre för varje kilometer. För resa med den skattskyldiges förmånsbil ska utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med *60* 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. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt ska också dras av.

I paragrafen regleras avdragsrätten för hemresor.

Ändringarna i *tredje stycket* innebär att avdraget för resa med egen bil höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer och att avdraget för drivmedel vid resa med förmånsbil 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 sänks till 60 öre per kilometer. Med elbil avses detsamma som den i regeringens proposition Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar (prop. 2021/22:173) föreslagna lydelsen av 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.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

67 kap.

54 § Skattereduktion ska göras för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 15 kilometer men inte *120* kilometer, om inte annat följer av andra stycket.

För den som är bosatt och har sin arbetsplats i en sådan kommun som anges i bilaga 67.2 gäller i stället att skattereduktion ska göras bara för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer men inte *120* kilometer.

För rätt till skattereduktion ska den skattskyldige under beskattningsåret ha minst 30 resdagar som uppfyller villkoren i första eller andra stycket.

I paragrafen anges vissa villkor för att en skattskyldig ska ha rätt till skattereduktion för arbetsresor.

Ändringarna i *första* och *andra styckena* innebär att den övre avståndsgränsen för när rätt till skattereduktion föreligger höjs från 80 till 120 kilometer.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

61 § Skattereduktionen uppgår till
– underlaget enligt 58 § multiplicerat med *80* öre, och
– 30 procent av underlaget enligt 59 §.

Av paragrafen framgår hur storleken på skattereduktionen för arbetsresor ska beräknas. Ändringen i *första strecksatsen* innebär att den s.k. kilometersatsen höjs från 50 till 80 öre.

Övervägandena finns i avsnitt 3.3.