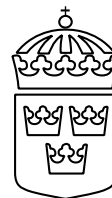


# Regeringens proposition

## 2022/23:18



### Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor

---

Prop. 2022/23:18

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 15 november 2022

*Ulf Kristersson*

*Elisabeth Svantesson*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte införs. För att minska risken för fusk och fel föreslås dock att de beslutade reglerna om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationen, och i förekommande fall i kontrolluppgift, ska behållas.

Vidare föreslås att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas för att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. För resor med förmånsbil som drivs med elektricitet ska dock inga ändringar göras i förhållande till dagens regler.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Lagförslag .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt.....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244) .....	7
2.4	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	8
3	Ärendet och dess beredning .....	11
4	Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil .....	12
4.1	Bakgrund och gällande rätt.....	12
4.2	Det nuvarande reseavdraget behålls .....	12
4.3	Nivåerna i nuvarande system justeras .....	15
4.4	Uppgift om arbetsplatsens adress ska lämnas i arbetsgivardeklarationen och i förekommande fall i kontrolluppgift.....	18
4.5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	19
4.6	Konsekvensanalys .....	20
4.6.1	Syfte och alternativa lösningar .....	21
4.6.2	Offentligfinansiella effekter .....	22
4.6.3	Effekter för enskilda.....	24
4.6.4	Effekter för företagen .....	33
4.6.5	Effekter för kommuner och regioner .....	34
4.6.6	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna .....	34
4.6.7	Effekter för sysselsättningen .....	35
4.6.8	Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten .....	35
4.6.9	Effekter för miljön.....	38
4.6.10	Förslagets förenlighet med EU-rätten.....	39
5	Justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil .....	39
5.1	Avdrag för tjänsteresor.....	39
5.2	Avdrag för hemresor .....	41
5.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	43
5.4	Konsekvensanalys .....	43
5.4.1	Syfte och alternativa lösningar .....	43
5.4.2	Offentligfinansiella effekter .....	44
5.4.3	Effekter för enskilda.....	44
5.4.4	Effekter för företag och andra arbetsgivare .....	45

	5.4.5	Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten.....	46	Prop. 2022/23:18
	5.4.6	Effekter för miljön.....	46	
	5.4.7	Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna.....	47	
	5.4.8	Förslagets förenlighet med EU-rätten.....	48	
6		Författningskommentar.....	48	
		Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	48	
Bilaga 1		Sammanfattning av promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor.....	50	
Bilaga 2		Promemorians lagförslag.....	51	
Bilaga 3		Förteckning över remissinstanserna.....	57	
Bilaga 4		Sammanfattning av promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil.....	58	
Bilaga 5		Promemorians lagförslag.....	59	
Bilaga 6		Förteckning över remissinstanserna.....	64	
		Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 november 2022.....	65	

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:1073) om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

Prop. 2022/23:18 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1072)  
om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

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

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:1073) Prop. 2022/23:18  
om ändring i skatteförfarandelagen  
(2011:1244)

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

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

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 5, 24, 27 och 29 §§ och 16 kap. 27 § inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 12 kap.

#### 5 §

Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med *1 krona* och 85 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.

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 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med *1 krona och 20 öre* för varje kilometer.

#### 24 §

När en skattskyldig på grund av sitt arbete vistas på en annan ort än den där *han eller hans* 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 färd sättet. Skäliga utgifter för flygresor och utgifter för tågresa ska dock dras av.

Om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer, ska utgifter för resa med egen bil eller med den skattskyldiges förmånsbil dras av med det belopp som gäller för resor mellan bostaden och arbetsplatsen enligt 27 och 29 §§. Detta gäller också *den som använt en förmånsbil som en närstående till honom eller hans*

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.

Om det saknas godtagbara allmänna kommunikationer, ska utgifter för resa med egen bil eller med den skattskyldiges förmånsbil dras av med det belopp som gäller för resor mellan bostaden och arbetsplatsen enligt 27 och 29 §§. Detta gäller också *om den skattskyldige har använt sin sambos eller en närståendes förmånsbil.*



27§

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

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

Avdrag ska göras med *1 krona* och 85 öre för varje kilometer. Avdrag ska göras med *2 kronor* och 50 öre för varje kilometer.

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

29 §

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

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

**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.

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

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

Prop. 2022/23:18

resorna, ska utgifter för *dieselolja* dras av med 65 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 95 öre för varje kilometer.

utgifter för *elektricitet till elbil* dras av med 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 1 krona och 20 öre för varje kilometer.

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

Riksdagen har beslutat propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228, bet. 2021/22:SkU29, rskr. 2021/22:373, SFS 2022:1071–1073). Ändringarna som följer av propositionen innebär att en regionalt differentierad skatte-reduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral vid årsskiftet ersätter den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats.

I samband med att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor röstades igenom i riksdagen tillkännagav riksdagen att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag om en höjning av den övre avståndsgränsen för arbetsresor, ett förslag om höjd kilometersats och ett förslag om höjd milersättning (bet. 2021/22:SkU29 punkt 2–4, rskr. 2021/22:373).

Inom Finansdepartementet har promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor tagits fram (tjänsteresepromemorian). En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1* och promemorians lagförslag i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2022/01470).

Inom Finansdepartementet har även promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil tagits fram (reseavdragspromemorian). En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 4* och promemorians lagförslag i *bilaga 5*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2022/02813).

I denna proposition behandlas promemoriornas förslag. I propositionen föreslås vissa höjningar av de schablonbelopp som får dras av för kostnader för tjänsteresor och hemresor. Förslaget innebär att den del av riksdagens tillkännagivande som avser förslag om höjd milersättning tillgodoses. Propositionen innehåller dock inte något förslag när det gäller de delar av tillkännagivandet som avser en höjning av den övre avståndsgränsen respektive kilometersatsen i den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor. I propositionen föreslås i stället att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas och att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte införs. Vidare föreslås vissa höjningar av de schablonbelopp som får dras av i det nuvarande systemet. Regeringen anser mot denna bakgrund att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

#### *Lagrådet*

Förslagen i propositionen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

## 4 Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

### 4.1 Bakgrund och gällande rätt

#### Dagens reseavdrag

Bestämmelser om avdragsrätt för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) finns i 12 kap. 2 och 26–30 §§ och 16 kap. 28 § inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL. Avdrag får göras för skäligen utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen, om arbetsplatsen ligger på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att något transportmedel behöver användas. Som skäligen utgifter anses i regel den lägsta kostnaden för resor under beskattningsåret med tillgängliga allmänna transportmedel.

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

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

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

### 4.2 Det nuvarande reseavdraget behålls

<p><b>Regeringens förslag:</b> Reseavdraget behålls i sin nuvarande form och den nya avståndsbaseade modellen för skattelättnad för arbetsresor införs inte.</p>
--

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser tillstyrker förslaget om bibehålllet reseavdrag eller har inget att invända mot det, bl.a. *Arbetsförmedlingen*, *Arbetsgivarverket*, *Näringslivets Skattedelegation (NSD)*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, *Skatteverket*, *Tillväxtverket* och *Transportstyrelsen*. NSD och Svenskt Näringsliv ifrågasätter legitimiteten i den avståndsbaserade modellen då den inte utgår från faktiska kostnader, vilket kan leda till både över- och underkompensation, och då den regionala differentieringen ger upphov till olika skattevillkor i olika kommuner. *Riksförbundet M Sverige* anser att den avståndsbaserade modellen för arbetsresor, även med föreslagna justerade nivåer, skulle ha inneburit klara försämringar för bilister med långväga arbetsresor. Flera remissinstanser bedömer att förslaget kommer att leda till regionförstoring och att nettoeffekten av förslaget kommer att vara positiv för rörligheten på arbetsmarknaden, bl.a. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* och *Arbetsförmedlingen*. LRF, NSD och Svenskt Näringsliv anser att den beslutade modellen för skattelättnad hade missgynnat enskilda näringsidkare. *Företagarna* och LRF framhåller att det är positivt att skattelättnaden även fortsättningsvis kommer att ges i form av ett avdrag. *Företagarna* anser dock att färdmedelsneutraliteten från den nya modellen bör inkorporeras i det nuvarande systemet.

Flera remissinstanser avstyrker förslaget om bibehålllet reseavdrag, bl.a. *Ekonomistyrningsverket (ESV)*, *Klimatkommunerna*, *Landsorganisationen i Sverige (LO)*, *Naturvårdsverket*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* och *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)*.

Ett flertal remissinstanser, däribland *Konjunkturinstitutet (KI)*, *LO*, *TCO* och *Trafikanalys*, anser att problemen med det nuvarande reseavdraget i många avseenden hanteras genom den beslutade avståndsbaserade modellen och att bristerna i den modellen till stor del kan hanteras genom justering av nivåer och avståndsgränser. *Trafikanalys* anser inte att promemorian redovisar hur dagens system skulle vara bättre utformat för att möta de utmaningar som skattskyldiga på landsbygden eller med bristfällig tillgång till kollektivtrafik har. Enligt *Trafikanalys* är det inte boende på landsbygden som drar störst nytta av dagens system, utan de med hög marginalskatt och boende i storstädernas ytterområden. *Naturvårdsverket* anser att det finns andra och för samhället mer kostnadseffektiva sätt att kompensera arbetspendlare på landsbygden med bristfällig tillgång till kollektivtrafik än att bibehålla det gamla reseavdragssystemet.

Förslaget ifrågasätts ur miljösynpunkt av flera remissinstanser, bl.a. *KI*, *LO*, *Naturvårdsverket*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Trafikanalys* och *VTI*. Flera remissinstanser anför att förslaget kommer att öka utsläppen av växthusgaser och försvårar Sveriges möjligheter att nå uppsatta miljö- och klimatmål.

Flera remissinstanser, bl.a. *Klimatkommunerna*, *LO*, *Naturvårdsverket* och *Svensk Kollektivtrafik*, riktar kritik mot att förslaget gynnar arbetsresande med bil i förhållande till kollektivtrafik, höginkomsttagare i förhållande till medel- och låginkomsttagare och framhåller att förslaget får negativa konsekvenser för den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

Svensk Kollektivtrafik framhåller att regional- och pendeltågstrafiken spelar en avgörande roll för att vidga arbetsmarknadsregionerna och att den nya modellen skulle ha förstärkt denna utveckling medan det aktuella förslaget hämmar en hållbar utveckling. Även TCO anser att den nya modellen gynnar en förstoring av arbetsmarknadsregionerna.

VTI ifrågasätter syftet med att överhuvudtaget ha en skattelättnad för arbetsresor och *Region Västerbotten* anser att skattelättnaden för arbetsresor bör utformas utifrån en modell som utgår från tillgången till kollektivtrafik.

Ett antal remissinstanser, bl.a. ESV och VTI, framhåller svårigheten med att kontrollera det nuvarande reseavdragssystemet och konstaterar att det stora skattefelet kommer att kvarstå och riskerar att öka om det nuvarande systemet behålls med höjda nivåer. Dessa remissynpunkter behandlas även i avsnitt 4.4.

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

Skattelättnaden för arbetsresor fyller en viktig funktion då den bidrar till ökad geografisk rörlighet på arbetsmarknaden och på så sätt kan leda till bättre matchning, högre sysselsättning och lägre arbetslöshet. Regeringen anser dock att den nya modellen är bristfällig i flera avseenden. Modellen tar inte tillräcklig hänsyn till personer som bor och arbetar på landsbygden, i områden där kollektivtrafiken är bristfällig, och som är beroende av bilen för att ta sig till arbetet. Modellen riskerar även, genom den övre avståndsgränsen i systemet, att minska den geografiska omfattningen av lokala arbetsmarknader och påverka arbetsmarknaden negativt. Ett bibehållet reseavdrag med justerade nivåer bedöms däremot, vilket bl.a. *Arbetsförmedlingen* och *LRF* framhållit, ha en positiv effekt för rörligheten på arbetsmarknaden. En annan icke önskvärd effekt av modellen är risken för överkompensation i förhållande till de faktiska kostnaderna för vissa arbetspendlare, något som t.ex. *NSD* och *Svenskt Näringsliv* framhåller i sina remissvar.

Som flera remissinstanser framhöll vid beredningen av förslaget om en avståndsbasead modell är även ett sådant system förenat med kontrollsvårigheter. Det innebär att risken för fel och fusk torde vara stor även med den nya modellen. Detta gäller särskilt med tanke på att möjligheten till hemarbete har ökat under pandemin.

Regeringen anser mot denna bakgrund att det nuvarande reseavdraget bör behållas i sin nuvarande form. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte ska införas.

Flera remissinstanser, bl.a. *KI*, *Trafikanalys* och *VTI*, riktar kritik mot förslaget att behålla det nuvarande reseavdragssystemet, bl.a. ur miljösynpunkt och för att det kommer att leda till att skattefelet i det nuvarande systemet kommer att kvarstå och riskerar att öka i förhållande till den nya modellen. Flera remissinstanser, bl.a. *LO* och *Naturvårdsverket*, riktar också kritik mot att förslaget gynnar arbetsresande med bil i förhållande till kollektivtrafik, höginkomsttagare i förhållande till medel- och låginkomsttagare och framhåller att förslaget får negativa konsekvenser för den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. *KI*, *LO*, *TCO*

och Trafikanalys anser att bristerna i den nya modellen till stor del kan hanteras genom en justering av nivåer och avståndsgränser.

Regeringen ifrågasätter inte att reseavdragssystemet som sådant i viss mån leder till fler arbetsresor med bil och ökade utsläpp jämfört med den nya beslutade modellen för skattelättnad för arbetsresor eller att en justering av nivåerna i den nya modellen hade kunnat motverka vissa av de negativa effekterna. Med hänsyn till det som anförs ovan om bristerna i den nya modellen anser regeringen dock att övervägande skäl talar för att behålla reseavdragssystemet. Det gäller även med beaktande av de synpunkter som förs fram i fråga om effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. Förslagets effekter för miljön redogörs för i avsnitt 4.6.9 och effekterna för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten redogörs för i avsnitt 4.6.8.

Det skattefel som dagens reseavdrag ger upphov till är en aspekt som regeringen ser allvarligt på. För att underlätta Skatteverkets kontroll gör regeringen i avsnitt 4.4 bedömningen att bestämmelserna om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationen eller i förekommande fall i kontrolluppgift, som beslutades inom ramen för den nya modellen och som träder i kraft den 1 januari 2023, ska behållas.

Förslag om att i olika avseenden se över förutsättningarna för reseavdraget, vilket VTI och *Region Västerbotten* föreslår, ligger utanför detta lagstiftningsärendet och behandlas därför inte vidare här.

#### Lagförslag

Förslaget innebär att lagen (2022:1071) om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt, lagen (2022:1072) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) och 31 kap. 33 § skatteförfarandelagen (2011:1244) i lydelsen enligt lagen (2022:1073) om ändring i den lagen utgår.

### 4.3 Nivåerna i nuvarande system justeras

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

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

**Reseavdragspromemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser tillstyrker förslaget, bl.a. *Arbetsförmedlingen*, *Arbetsgivarverket*, *Landsorganisationen i Sverige*, *Näringslivets Skattedelegation*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, *Skatteverket*, *Tjänstemännens centralorganisation*, *Tillväxtverket* och *Transportstyrelsen*.

*Riksförbundet M Sverige* anser att avdragsbeloppet för arbetsresor med egen bil bör höjas ytterligare. *Mobility Sweden* anser att avdragsnivån för resor med förmånsbilar som helt drivs med elektricitet bör höjas och

harmoniseras med övriga bränslen, både för att minska administrationen, främja omställningen och öka takten i elektrifieringen.

*Lantbrukarnas riksförbund (LRF)* och *Företagarna* efterfrågar ett system för löpande justeringar av schablonbeloppen som följer prisutvecklingen, t.ex. i form av en årlig indexering.

*Svensk Kollektivtrafik* ställer sig negativ till att höja avdraget för arbetsresor med förmånsbil eftersom förmånsbilar redan i dag är subventionerade med skattemedel. Några remissinstanser, bl.a. *Klimatkommunerna*, *Naturskyddsföreningen* och *Trafikanalys*, bedömer att höjda avdragsnivåer för arbetsresor med egen bil kommer att bidra till ökade utsläpp. *Ekonomistyrningsverket (ESV)* för fram att höjda nivåer vid arbetsresor med egen bil riskerar att öka skattefetelets omfattning.

*Försäkringskassan* anser att regeringen bör överväga att även höja kilometerersättningen vid rehabilitering till samma belopp som gäller för reseavdraget.

Några remissinstanser lämnar synpunkter på förutsättningarna för att kunna ta del av reseavdraget. *Delaktighet*, *Handlingskraft*, *Rörelsefrihet (DHR)* anser att reseavdrag bör kunna göras för alla kostnader som överstiger beloppsgränsen 11 000 kronor och inte begränsas till skäligena utgifter. *Riksförbundet M Sverige* menar att det finns stora grupper som inte kan tillgodogöra sig avdraget för arbets- och tjänsteresor, t.ex. pensionärer, och anser att reseavdraget bör utvidgas till att omfatta andra nödvändiga resor.

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

Avdragsrätten för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil har inte ändrats sedan 2008 då beloppen höjdes till nuvarande nivåer (prop. 2007/08:11). Enligt regeringens beräkningar är det belopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil i dag för lågt för att täcka den genomsnittliga kostnad som avdraget är avsett att täcka då hänsyn tas till bilarnas åldersfördelning, drivmedel och bränsleförbrukning. Baserat på 2021 års genomsnittliga bränslepriser beräknas den genomsnittliga milkostnaden med nuvarande personbilspark uppgå till ca 2 kronor och 50 öre per kilometer. I denna kostnad ingår rörliga kostnader per mil, inklusive den del av bilens värdeminskning som kan antas vara beroende av körsträcka. Avdraget för resor med egen bil bör mot denna bakgrund höjas till 2 kronor och 50 öre per kilometer. Som bl.a. *Klimatkommunerna* och *Trafikanalys* framhåller bedöms förslaget leda till ökade utsläpp (se avsnitt 4.6.9). Utgångspunkten i denna del är dock inte miljöpolitisk hänsyn utan att avdragsrätten ska spegla genomsnittliga kostnader.

Även avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil bedöms generellt sett vara för lågt för att täcka den skattskyldiges drivmedelskostnader. Till skillnad från *Svensk Kollektivtrafik* anser regeringen därför att avdragsrätten bör höjas. Ett gemensamt schablonbelopp på 1 krona och



20 öre per kilometer beräknas ligga närmare den verkliga genomsnittskostnaden. Bedömningen baseras på genomsnittlig drivmedelsförbrukning bland bensin- och dieseldrivna personbilar registrerade under perioden 2017–2020 och på genomsnittliga drivmedelspriser under 2021.

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

Sammantaget föreslår regeringen att det belopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil höjs till 2 kronor och 50 öre per kilometer och att avdraget för drivmedel vid arbetsresor med förmånsbil höjs till 1 krona och 20 öre per kilometer, med undantag för förmånsbilar som drivs helt med elektricitet för vilka avdraget även fortsatt bör uppgå till 95 öre per kilometer. Justeringarna bör gälla såväl arbetsresor i inkomstslaget tjänst som arbetsresor i näringsverksamhet. Förslaget motsvarar de justeringar av schablonbeloppen vid avdrag för utgifter för resor med egen bil i tjänsten respektive i näringsverksamhet samt vid avdrag för utgifter för hemresor som föreslås i avsnitt 5.1 och 5.2. En ytterligare höjning av avdragsrätten för resor med egen bil eller förmånsbil, som förespråkas av *Riksförbundet M Sverige* och *Mobility Sweden*, skulle innebära att storleken på avdragen i många fall väsentligt överstiger den faktiska kostnaden och bedöms därför inte som ändamålsenlig.

*Företagarna* och *LRF* anser att avdragsbeloppen bör indexeras för att bättre återspegla prisutvecklingen över tid. Kostnaderna som schablonbeloppen är avsedda att täcka utvecklas dock inte nödvändigtvis i takt med den allmänna prisutvecklingen. Detta gäller särskilt drivmedelskostnaderna där bensin-, diesel- och elpriserna varierar kraftigt just nu och där det pågår ett strukturskifte från fossildrift till eldrift. Enligt regeringens mening är det därför lämpligare att avdragsbeloppen anges nominellt i lagen och ändras genom politiska beslut.

Några remissinstanser lämnar synpunkter på förutsättningarna för att kunna ta del av reseavdraget. *DHR* anser att reseavdrag ska kunna göras för alla kostnader som överstiger beloppsgränsen 11 000 kronor och inte begränsas till skäligen utgifter. *Riksförbundet M Sverige* anser att även andra grupper ska kunna tillgodogöra sig avdraget, t.ex. pensionärer. Syftet med förslaget är att behålla det nuvarande reseavdragssystemet och att anpassa nivåerna för avdrag vid arbetsresor med egen bil eller förmånsbil till att bättre spegla faktiska kostnader. Förslag om att ändra utformningen av reseavdraget till att omfatta andra kostnader eller andra grupper ligger därmed utanför detta förslag och behandlas inte vidare här.

Ersättningen för resekostnader i samband med rehabilitering, som *Försäkringskassan* tar upp, regleras i förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 10), som en följd av förslaget om höjt schablonavdrag för arbetsresor, aviserat att ersättningen för resor med egen bil vid rehabilitering ska höjas så att den bättre motsvarar de faktiska kostnaderna.

*ESV* för fram att höjda nivåer vid arbetsresor med egen bil riskerar att öka skatteflets omfattning. Som redogjorts för ovan ser regeringen

allvarligt på frågan om skattefelets omfattning. Därför gör regeringen bedömningen att bestämmelserna om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationen och, i förekommande fall, i kontrolluppgift ska behållas. Denna fråga behandlas närmare i avsnitt 4.4.

#### Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 12 kap. 27 och 29 §§ inkomstskattelagen.

### 4.4 Uppgift om arbetsplatsens adress ska lämnas i arbetsgivardeklarationen och i förekommande fall i kontrolluppgift

**Regeringens bedömning:** De beslutade reglerna om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationen, och i förekommande fall i kontrolluppgift, bör behållas.

**Reseavdragspromemorians förslag** överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslås att de beslutade reglerna om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklaration och i kontrolluppgift inte ska införas.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, däribland *Ekonomistyrningsverket (ESV)*, *Svensk Kollektivtrafik* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)*, framhåller svårigheten med att kontrollera det nuvarande reseavdragssystemet och konstaterar att det stora skattefelet kommer att kvarstå och riskerar att öka om det nuvarande systemet behålls med höjda nivåer. ESV, Svensk Kollektivtrafik och *Trafikanalys* efterfrågar förslag på åtgärder för att minska skattefelet. *Gröna Mobilister* anser att Skatteverket bör få i uppdrag att särskilt granska reseavdraget. *Näringslivets Skattedelegation*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, anser att beivrandet av felaktiga avdrag inom reseavdragssystemet främst bör lösas inom ramen för Skatteverkets kontrollverksamhet.

*Skatteverket* och *Mobility Sweden* anser att regleringen om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationens individuppgift bör behållas inom ramen för det nuvarande systemet. Uppgiften skulle enligt Skatteverket ge möjligheter att ta fram urval och underlätta myndighetens handläggning. Med tillgång till arbetsplatsens adress kan, enligt Skatteverket, rimligheten i reseavdragen bedömas avseende både sträcka och tidsvinst, vilka är grundläggande krav och förutsättningar för avdragsrätten som tidigare inte kunnat bedömas utan utredning.

**Skälen för regeringens bedömning:** I propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228 s. 63–67) föreslogs att en reglering skulle införas som innebär att uppgift om arbetsplatsens adress ska lämnas i arbetsgivardeklarationen, och i förekommande fall i kontrolluppgift, inom ramen för den nya avståndsbaserade modellen för skattelättnad för arbetsresor. Med arbetsplatsens adress avses i detta sammanhang den skattskyldiges tjänsteställe enligt 12 kap. 8 § IL. Förslaget ansågs förenkla beräkningen av underlaget för arbetsresor och möjliggöra för Skatteverket att upptäcka orimligt höga

yrkanden. Risken för fusk och fel ansågs minimeras om arbetsgivaren, och inte den skattskyldige i sin deklaration, ansvarade för att Skatteverket fick tillgång till arbetsplatsens adress (samma prop. s. 66). Regleringen har beslutats av riksdagen och träder i kraft den 1 januari 2023 (SFS 2022:1073).

Det nuvarande reseavdragssystemet har kritiserats för att ge upphov till ett stort skattefel. *Skatteverket* framför i sitt remissvar att regleringen om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationens individuppgift skulle förbättra myndighetens möjlighet att ta fram urval, underlätta handläggningen och ge möjlighet att bedöma rimligheten i yrkade avdrag i det nuvarande reseavdragssystemet. Denna bedömning har tidigare inte kunnat göras utan utredning. Även *Mobility Sweden* förespråkar att den aktuella regleringen ska behållas inom ramen för det nuvarande reseavdragssystemet.

Regeringen instämmer i bedömningen att regleringen skulle förbättra Skatteverkets kontrollmöjligheter och anser att den skulle ha goda förutsättningar att minska risken för fel och fusk även i det nuvarande systemet. Regleringen kommer att medföra en något ökad administrativ börda för företag och andra arbetsgivare (se avsnitt 4.6.4). Enligt regeringens mening väger dock kontrollmöjligheten tyngre, varför regleringen bör behållas. Det innebär att lagändringarna i 15 kap. 9 § och 26 kap. 19 a § skatteförfarandelagen (SFS 2022:1073) ska träda i kraft vid årsskiftet i enlighet med riksdagens beslut.

Den behandling av personuppgifter som regleringen ger upphov till bedömdes i prop. 2021/22:228 vara förenlig med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), och den befintliga regleringen på personuppgiftsområdet bedömdes vara tillräcklig för den personuppgiftsbehandling som regleringen ger upphov till hos Skatteverket. Regleringen bedömdes inte heller ge upphov till ett behov av ytterligare sekretessbestämmelser (samma prop. s. 67–71). Det bakomliggande syftet med den aktuella regleringen är att underlätta Skatteverkets kontrollmöjligheter och i förlängningen att minimera risken för fel och fusk när det gäller skattelättnaden för arbetsresor. Att regleringen kommer att tillämpas inom ramen för det nuvarande reseavdragssystemet i stället för den avståndsbaserade modellen för skattelättnad för arbetsresor medför inte att regeringen gör någon annan bedömning i personuppgifts- eller sekretesshänseende.

#### 4.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

**Reseavdragspromemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser ifrågasätter remisstidens längd, bl.a. *Alvesta kommun*, *Naturskyddsföreningen* och *Sveriges*

*Kommuner och Regioner (SKR). Klimatkommunerna* anser att det är oacceptabelt att i praktiken ta bort kommuners möjlighet att svara på remissen. SKR anser att den korta svarstiden omöjliggör ett väl analyserat och genomarbetat remissvar.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att tidpunkten för ikraftträdande är väl vald utifrån tidigare beslut. I övrigt yttrar sig ingen remissinstans särskilt i fråga om ikraftträdandet.

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

Förslaget i promemorian innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor inte införs utan att reseavdraget behålls i sin nuvarande form med justerade nivåer. Det skulle bli krångligt för arbetsgivare, enskilda och Skatteverket att låta den nya modellen träda i kraft vid årsskiftet för att därefter återgå till det nuvarande reseavdragssystemet vid en senare tidpunkt. En sådan ordning skulle även medföra onödiga kostnader för t.ex. Skatteverket. Lagändringarna bör därför träda i kraft den 1 januari 2023.

Mot bakgrund av att förslaget bör träda i kraft vid årsskiftet har en längre remisstid, som efterfrågas av bl.a. *SKR* och *Naturskyddsföreningen*, inte varit möjlig. Tidsbrist efter ett val utgör en sådan omständighet som normalt sett tillåts påverka remisstidens längd (se bet. 2008/09:KU10 s. 59). I detta sammanhang ska det också beaktas att remissen har skickats ut till en bred krets av remissinstanser, att många remissinstanser har yttrat sig och dessutom lämnat utförliga svar samt att förslaget inte innebär någon förändring i förhållande till de regler som tillämpas i dag annat än i fråga om höjda nivåer för arbetsresor med bil. Regeringen bedömer därför sammantaget att förslaget och dess konsekvenser i tillräcklig utsträckning har blivit belysta genom remitteringen.

## 4.6 Konsekvensanalys

I denna konsekvensanalys redogörs för effekterna av förslaget i avsnitt 4 i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* finner att konsekvensanalysen i promemorian uppfyller kraven i den nämnda förordningen.

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

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatteregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På

#### 4.6.1 Syfte och alternativa lösningar

Avsnitt 4.2 och 4.3 i denna proposition innehåller i huvudsak två delförslag – dels att den nya modellen med en avståndsbaserad skatte-reduktion inte ska införas, dels att avdragsbeloppen i reseavdraget ska justeras. Syftet med det första delförslaget är således att behålla den ursprungliga konstruktionen av reseavdraget. Syftet med justeringen av avdragsbeloppen är att dessa bättre ska motsvara faktiska kostnader för användning av egen bil respektive genomsnittliga drivmedelskostnader. På så sätt kan man säga att det reala värdet av subventionen i reseavdraget justeras till den nivå som gällde då beloppen senast justerades, vilket var 2008. Därutöver innehåller avsnitt 4.4 ett förslag om att uppgift om arbetsplatsens adress ska lämnas i arbetsgivardeklarationen och i förekommande fall i kontrolluppgift. Syftet är att på detta sätt stärka Skatteverkets möjligheter till kontroll.

Regeringen anser att nuvarande reseavdrag bör behållas, men med justerade avdragsbelopp. Skälen till förslaget redogörs för i avsnitt 4.2 och 4.3. Eftersom regeringen inte har för avsikt att reformera det nu gällande regelverket för reseavdraget, redogör konsekvensanalysen i reseavdragspromemorian inte närmare för alternativa sätt att subventionera arbetsresor. Regelrådet framför att en konsekvensutredning vanligen behöver innehålla en beskrivning av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd. Med anledning av detta förslags särskilda karaktär, godtar Regelrådet förslagsställarens motivering till varför alternativa lösningar inte har utretts närmare i den remitterade promemorian.

LO anser emellertid att konsekvensanalysen brister i att den inte ger en tillfredsställande bild av alternativa lösningar, dvs. alternativa sätt att utforma skattelättnaden för arbetsresor. LO påpekar att en alternativ utformning av skattelättnaden skulle kunna vara den som föreslås i den tidigare remitterade promemorian, Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor (Fi2022/01470, maj 2022). Förslaget innebär i huvudsak att kilometersatsen höjs från 50 till 80 öre, jämfört med beslutade regler, och att den övre avståndsgränsen höjs från 80 till 120 kilometer. Effekter av utformningen redovisas i konsekvensanalysen i den promemorian. Olika former av avsteg från den tidigare remitterade promemorian, vad gäller exempelvis kilometersats och avståndsgränser, utgör ytterligare alternativa utformningar på skattelättnad.

Som konstateras i prop. 2021/22:228, föreslog Reseavdragskommittén att det skulle införas en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skatte-reduktion för längre arbetsresor. I betänkandet (SOU 2019: 36) redogörs för de alternativa lösningar som kommittén undersökte. Kommittén tog fram två olika referensalternativ, varav det ena var att behålla det gällande regelverket med eventuella mindre förändringar och det andra att helt avskaffa skattelättnaden för arbetsresor. Kommittén analyserade även

alternativa utformningar av ett avståndsbererat system, t.ex. att ha en lägre nedre avståndsgräns och att inte ha en övre avståndsgräns alls. Vidare analyserade kommittén alternativa detaljer i det föreslagna systemet, som t.ex. ett högre tillägg vid bristfällig kollektivtrafik, andra kriterier vid bristfällig kollektivtrafik och en annan nivå på tidsvinstkravet. I betänkandet redogörs för kommitténs slutsatser för dessa alternativa sätt att utforma skattelättnaden för arbetsresor.

LO anser även att konsekvensanalysen i reseavdragspromemorian är bristfällig eftersom den inte jämför förslagets effekter med förslaget i den av Finansdepartementet tidigare remitterade promemorian (Fi2022/01470). Effekterna av förslagen i denna proposition ställs, som förklaras ovan, i första hand i relation till beslutade regler, för att på så sätt utgöra ett transparent och adekvat beslutsunderlag. I andra hand jämförs effekterna med förhållanden vid gällande regler, för att på så sätt ytterligare belysa förslagets konsekvenser. Den utformning av skattelättnaden som föreslogs i promemorian som Finansdepartementet remitterade i maj 2022 (Fi2022/01470) utgör varken gällande eller beslutade regler. Det är heller inte en utformning som regeringen bedömer vara lämplig. Därför ställs effekterna av förslagen i denna proposition inte i relation till effekterna av det förslaget.

#### 4.6.2 Offentligfinansiella effekter

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

Att återinföra reseavdraget 2023 i stället för att låta den beslutade skattereduktionen för arbetsresor träda i kraft bedöms vara offentligfinansiellt neutralt. Att samtidigt höja ersättningsnivåerna för resor med egen bil och förmånsbil bedöms minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 1,6 miljarder kronor 2023 (se tabell 4.1).

Eftersom beräkningen är baserad på fastställda reseavdrag och skatter ingår även felaktiga reseavdrag i beräkningsunderlaget. Därmed ingår även de avdrag som ger upphov till skattefel. Skatteverket uppskattar att skattefelet för felaktiga avdrag för arbetsresor uppgick till ca 2,4 miljarder kronor per år 2016–2018. Detta motsvarar ca 44 procent av avdragens skattemässiga värde. Reglerna om att arbetsplatsens adress ska anges i

arbetsgivardeklarationen bör kunna öka möjligheten att upptäcka orimliga uppgifter och därmed minska risken för fel och fusk framöver. Prop. 2022/23:18

**Tabell 4.1 Offentligfinansiell effekt av bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil**

Miljarder kronor, fasta priser och baser

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

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

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

### Särskilt om effekter på kommunsektorns finanser

Effekterna på de offentliga finanserna som redovisas i tabell 4.1 ovan avser hela den offentliga sektorn. En del av dessa effekter uppstår i kommunsektorn (dvs. kommuner och regioner). Ett återinförande av reseavdraget enligt förslagen i denna proposition beräknas varaktigt minska de kommunala skatteintäkterna med 6,8 miljarder kronor per år från 2023, jämfört med beslutade regler (se tabell 4.2). En fjärdedel av de minskade skatteintäkterna, 1,7 miljarder kronor, beror på de justerade schablonbeloppen jämfört med gällande regler. Den stora negativa effekten på de kommunala skatteintäkterna i förhållande till den totala offentligfinansiella effekten av förslaget förklaras av att skattereduktionen enligt beslutade regler nästan uteslutande belastar statens finanser. Om skattereduktionen ersätts av ett avdrag, minskar underlaget för kommunal inkomstskatt med summan av de gjorda avdragen. Den föreslagna höjningen av schablonbeloppen vid resor med bil ökar de totala avdragsbeloppen givet oförändrade körsträckor, vilket ytterligare minskar underlaget för kommunal inkomstskatt.

Den procentuella minskningen av de kommunala skatteintäkterna beräknas bli större i kommuner och regioner där en större andel av

befolkningen gör reseavdrag jämfört med i kommuner och regioner där en mindre andel gör sådana avdrag. Som beskrivs ytterligare i avsnitt 4.6.8 är andelen av de sysselsatta som gör reseavdrag högre i landsbygds-kommuner och lägre framför allt i storstadskommuner. Underlaget för den kommunala inkomstskatten kommer därmed, till följd av förslaget, i genomsnitt minska procentuellt mer i landsbygdskommuner jämfört med i storstadskommuner.

Flera remissinstanser, bl.a. *Kramfors kommun*, *Malmö kommun*, *Region Jämtland Härjedalen* och *Svensk Kollektivtrafik*, anser att kommunsektorn bör kompenseras för minskade skatteintäkter. I budgetpropositionen för 2023 föreslår regeringen att kommunsektorn tillförs 1,7 miljarder kronor för att kompensera för effekten på de kommunala skatteintäkterna av ett förstärkt reseavdrag. Kommunsektorn som helhet blir därmed fullt kompenserad för minskade skatteintäkter i förhållande till gällande regler för reseavdraget.

**Tabell 4.2 Effekter av förslagen på kommunsektorns skatteintäkter**

Miljarder kronor, fasta priser och baser

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

Anm.: Effekterna i tabellen avser jämförelse med beslutade regler för arbetsresor. Att införa skattereduktionen för arbetsresor för 2023, och därmed avskaffa reseavdraget, bedömdes öka kommunsektorns intäkter med 5,1 miljarder kronor 2023 (prop. 2021/22:228). Förändring av anslag till kommunsektorn med anledning av det förstärkta reseavdraget redovisas inte i tabellen.

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

#### 4.6.3 Effekter för enskilda

Konsekvenserna av förslaget för individer beror bl.a. på avståndet mellan bostad och arbetsplats, vilka färdmedel som används, i vilken kommun de bor och arbetar och antalet arbetsresor som görs per år. Effekterna av förslaget är också beroende av den enskildes marginalska. Ett reseavdrag,



både enligt gällande regler och enligt förslaget i denna proposition, innebär en större skattelättnad ju högre individens marginalskatt är. Detta beror på att avdrag gör att den skattskyldiges underlag för inkomstskatt minskar. Ett avdrag på 100 kronor innebär därmed en skattelättnad på 30 kronor för den med 30 procent i marginalskatt men 50 kronor för den med 50 procent i marginalskatt. Med den beslutade skattereduktionen för arbetsresor är skattelättnaden däremot oberoende av individens inkomst och marginalskatt. Detta innebär att individer med hög marginalskatt, i fler fall än individer med låg marginalskatt, gynnas av att den beslutade skattereduktionen ersätts med ett reseavdrag. Eftersom storleken på skattelättnaden vid ett reseavdrag påverkas av den enskildes marginalskatt på detta sätt, beskrivs konsekvenserna för skattskyldiga med en lägre (32 procent) respektive en högre (52 procent) marginalskatt. Dessa marginalskattesatser representerar nivån vid genomsnittlig kommunalskatt och genomsnittlig månadslön, respektive en månadslön som ligger strax över brytpunkten för statlig inkomstskatt (ca 46 200 kronor 2022).

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

### Arbetsresande som nyttjar egen bil

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

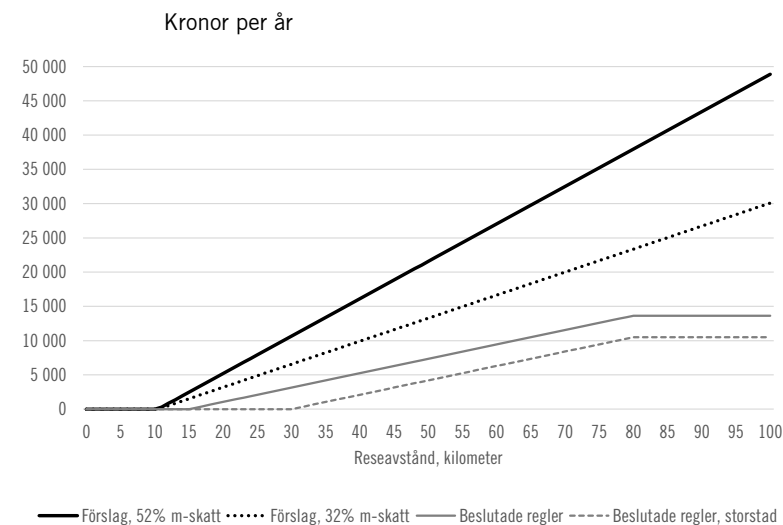
Skattelättnadens storlek med beslutade regler framgår av figur 4.1. För personer som omfattas av den normala avståndsgränsen är skattereduktionen noll upp till 15 kilometers avstånd. Den övre avståndsgränsen på 80 kilometer innebär att avstånd över denna gräns inte har någon effekt på skattereduktionens storlek. Skattereduktionen är därmed begränsad till maximalt 13 650 kronor per person och år (heldragen grå linje). För arbetsresande som bor och arbetar i storstadsregioner och därmed berörs av den högre avståndsgränsen uppgår skattereduktionen till noll om avståndet understiger 30 kilometer och till högst 10 500 kronor (streckad grå linje i figuren).

I figuren visas också skattelättnadens storlek enligt förslaget i denna proposition (vid 52 procent marginalskatt – svart heldragen linje, vid 32 procent marginalskatt – svart prickad linje). Att 11 000 kronor av de årliga resekostnaderna ska räknas av i beräkningen av reseavdraget innebär i praktiken att avdrag för arbetsresor sällan kan göras för reseavstånd under 11 kilometer, även om tidsvinstkravet skulle vara uppfyllt. För den som genomför 200 arbetsresor per år med bil och med detta avstånd blir den schablonmässigt beräknade resekostnaden nämligen 11 000 kronor ( $200 \cdot 2 \cdot 11 \cdot 2,50 = 11\,000$ , där 2,50 avser det föreslagna

schablonmässiga avdraget per kilometer). Att den implicita nedre avståndsgränsen för bilister är lägre i det föreslagna reseavdraget (11 kilometer) än i den beslutade skattereduktionen (15 eller 30 kilometer) innebär att betydligt fler kan komma att nyttja reseavdraget. Det förutsätter dock att tidsvinstkravet för dessa är uppfyllt.

Vid avstånd över 11 kilometer är det föreslagna reseavdraget mer förmånligt än den beslutade skattereduktionen för individer som nyttjar egen bil. Detta gäller vid både relativt låg och relativt hög marginalskatt. Vid exempelvis 50 kilometers reseavstånd, enkel väg, uppgår skattelättnaden med förslaget till ca 13 300 kronor och ca 21 600 kronor vid 32 respektive 52 procent i marginalskatt. Med den beslutade skattereduktionen är skattelättnaden 7 350 kronor vid den normala nedre avståndsgränsen och 4 200 kronor för individer i storstadsregioner. Till skillnad från den beslutade skattelättnaden, har skattelättnaden med det föreslagna reseavdraget ingen övre beloppsgräns.

**Figur 4.1 Skattelättnad för arbetsresor med egen bil vid olika avstånd, enkel väg: beslutade regler och enligt förslag**

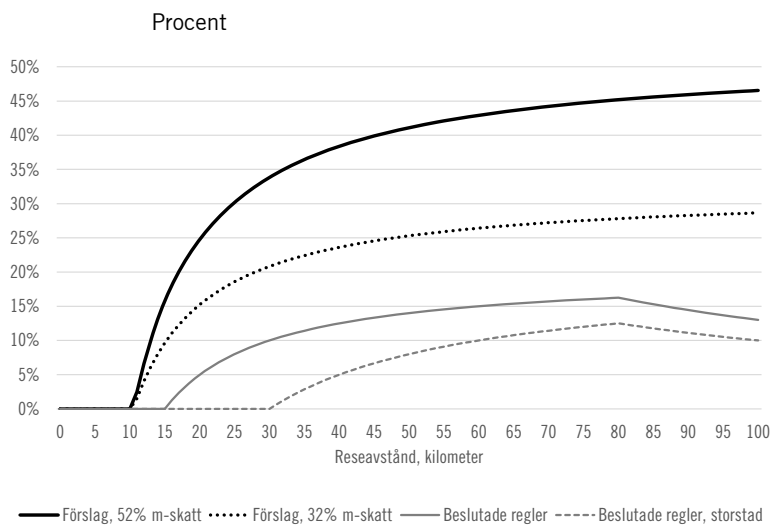


Anm: Beloppen gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i denna proposition (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per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

Skattelättnaden enligt förslaget i förhållande till beslutade regler kan också jämföras med hjälp av den totala subventionsgraden. Med detta avses här den andel av de totala resekostnaderna som täcks av skattelättnaden. I figur 4.2 framgår att subventionsgraden för bilresor uppgår till som mest ca 16 procent med den nya beslutade skattelättnaden. För individer som bor och arbetar i storstadsregioner uppgår subventionsgraden till som mest 12,5 procent. Eftersom detta gäller vid 80 kilometers resväg, enkel väg, är det få individer i storstadsregioner som uppnår den subventionsgraden. Med det föreslagna reseavdraget uppgår subventions-

graden vid exempelvis 50 kilometers reseväg till 25 eller 41 procent Prop. 2022/23:18 beroende på marginalskatt (32 respektive 52 procent).

**Figur 4.2 Subventionsgrad för arbetsresor med bil vid olika avstånd, enkel väg: beslutade regler och enligt förslag**



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

Tabell 4.3 redovisar skattelättnadens storlek vid utvalda reseavstånd och med 210 resdagar per år. I tabellen redovisas även skattelättnaden med de regler som gäller t.o.m. utgången av 2022. Av tabellen framgår, liksom av figurerna ovan, att individer som nyttjar bil gynnas mer av ett reseavdrag än av den beslutade skattelättnaden och att vinningen blir större med ökat reseavstånd och högre marginalskatt.

**Tabell 4.3 Skattelättnad för arbetsresor med egen bil vid olika avstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

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

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

#### Arbetsresande som nyttjar kollektivtrafik

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

Tabell 4.4 nedan visar att kollektivtrafikresande i de flesta fall förlorar på en återgång till ett reseavdrag jämfört med beslutade regler. För den som exempelvis reser 50 kilometer enkel väg, ger de beslutade reglerna rätt till skattereduktion på 7 350 kronor per år (givet att bostaden eller arbetsplatsen är belägen utanför storstadsregion). Om resekostnaden uppgår till 10 000 kronor per år för detta avstånd ger det föreslagna reseavdraget ingen rätt till avdrag eftersom kostnaden understiger beloppsgränsen på 11 000 kronor. En mindre grupp kollektivtrafikresande vinner dock på en återgång till ett reseavdrag. Det rör sig om långdistanspendlare med höga resekostnader och hög marginalskatt. Vid årliga resekostnader över 37 000 kronor, får individer med 52 procent i marginalskatt en högre skattereduktion av ett reseavdrag än med den beslutade skattereduktionen. För individer med 32 procent i marginalskatt är reseavdraget förmånligare först vid årliga resekostnader över 54 000 kronor.

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

Prop. 2022/23:18

**Tabell 4.4 Skattelättnad för arbetsresor med kollektivtrafik vid olika avstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

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

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

#### Enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag

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

En återgång till ett reseavdrag innebär att avdraget för arbetsresor behandlas skattemässigt som en kostnad i näringsverksamheten. Avdraget för arbetsresor i näringsverksamhet medför därmed att det skattepliktiga resultatet i verksamheten minskar, jämfört med beslutade regler om en skattereduktion. Detta påverkar underlaget för egenavgifter, inkomstskatt och beräkningen av pensionsgrundande och sjukpenninggrundande inkomst. I förhållande till de konsekvenser som beskrivs för enskilda tillkommer därmed andra konsekvenser för enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag av att den beslutade skattereduktionen slopas och ersätts med ett reseavdrag. För aktiva näringsidkare som betalar full egenavgift på 28,97 procent av underlaget redovisas effekterna av det föreslagna reseavdraget i tabell 4.5. Förslaget att återgå till ett reseavdrag

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

**Tabell 4.5 Skattelättnad för arbetsresor för enskilda näringsidkare vid användning av bil vid olika reseavstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

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

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

### Arbetsresande med funktionsnedsättning eller sjukdom

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

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

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

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

### **Arbetsresande som nyttjar förmånsbil**

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

Det reseavdrag som föreslås i denna promemoria skiljer sig från det reseavdrag som gäller t.o.m. utgången av 2022 genom att de schablonmässiga avdragsbeloppen föreslås höjas. Förutom höjningen av schablonbeloppet vid användning av egen bil (från 18,50 till 25 kronor per mil), föreslås även schablonbeloppen vid användning av förmånsbil höjas. Schablonbeloppet för milkostnaden för dieseldrivna förmånsbilar föreslås höjas från nuvarande 6,50 till 12 kronor. Schablonbeloppet på 9,50 kronor som nu gäller för övriga drivmedel föreslås också höjas till 12 kronor, med undantag för elbilar som föreslås behålla beloppet 9,50 kronor per mil.

Tabell 4.6 redovisar effekterna av förslaget för individer som nyttjar förmånsbil vid sina arbetsresor. Generellt innebär en återgång till ett reseavdrag en minskad skattelättnad för dessa, jämfört med beslutade regler. Ett undantag gäller för dem som har långa reseavstånd i kombination med hög marginalskatt.

**Tabell 4.6 Skattelättnad för arbetsresor med förmånsbil med olika drivmedel och vid olika avstånd (km, enkel väg)**

Kronor per år

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

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

### Effekter på behovsprövade stöd

*Försäkringskassan* påpekar att en övergång från skattereduktion till skatteavdrag kommer att påverka den inkomst som ligger till grund för vissa förmåner, såsom bostadsbidrag, bostadstillägg och bilstöd. De utbetalda förmånerna kan öka till följd av att reseavdraget bibehålls och förstärks eftersom den inkomst som bidragen utgår från blir lägre. Detta gäller även om nettoinkomsten är densamma. Återgång till ett reseavdrag kan också innebära lägre betalningsbelopp för bidragsskyldiga för underhållsstöd eftersom den inkomst som betalningsbeloppet utgår från med nuvarande regler är inkomst efter reseavdrag. Personer med reseavdrag har i de flesta fall sådana arbetsinkomster att de inte är berättigade till behovsprövade stöd. Baserat på uppgifter i FASIT bedöms dock ca 12 000 hushåll få ett högre bostadsbidrag till följd av förslaget, jämfört med de beslutade reglerna om en skattereduktion för arbetsresor. Den genomsnittliga ökningen av bostadsbidraget för berörda uppgår till ca 150 kronor per månad. Bland bidragsskyldiga för underhållsstöd är det drygt 2 000 personer som i genomsnitt skulle få betala 130 kronor mindre i månaden. Det är färre än 1 000 personer som har bostadstillägg, sjukersättning och reseavdrag.



##### Administrativ börda

Som följd av de beslutade reglerna om ny skattelättnad för arbetsresor ska arbetsgivare lämna uppgifter om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationens individuppgift, eller i vissa fall kontrolluppgift. I denna proposition föreslås, till skillnad från den remitterade promemorian, att detta krav behålls, främst i syfte att öka kontrollmöjligheterna för Skatteverket (se avsnitt 4.4). I förhållande till gällande regler betyder detta en något ökad administrativ börda för företagen och andra arbetsgivare, på det sätt som beskrivs närmare i prop. 2021/22:228. I förhållande till beslutade regler innebär förslaget ingen ytterligare administrativ börda.

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

##### Kompetensförsörjning och konkurrensförhållanden

Generellt kan företagens och andra arbetsgivares kompetensförsörjning antas underlättas av att kostnaderna sänks för individer att resa mellan bostad och arbetsplats. Ju lägre kostnaden för arbetsresandet är, desto längre bort kan individen tänkas vara villig att resa till en potentiell arbetsplats (se även avsnitt 4.6.7 nedan, Effekter för sysselsättningen).

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

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

Prop. 2022/23:18 Förslaget påverkar, utöver vad som beskrivs ovan, främst fysiska personer och bedöms därför inte ha några effekter för företagens konkurrensförhållanden eller verksamhet i övrigt.

#### **4.6.5 Effekter för kommuner och regioner**

Effekterna av förslaget på kommunernas och regionernas finanser redogörs för i avsnitt 4.6.2. Kommuner och regioner kan påverkas av effekter på kompetensförsörjningen på motsvarande sätt som beskrivs för företagen ovan. Förslaget bedöms dock ha en begränsad påverkan på den geografiska rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen. En viss positiv effekt bedöms kunna uppstå på den långväga pendlingen i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Dessa arbetsresor utgör dock en liten andel av arbetsresorna.

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

På motsvarande sätt som för arbetsgivare i privat sektor, innebär förslaget att arbetsgivare i kommunsektorn behöver lämna uppgifter om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationens individuppgift. Det innebär en något ökad administrativ börda i förhållande till gällande regler, men ingen skillnad i förhållande till de beslutade reglerna.

Då den föreslagna åtgärden i huvudsak bara har en rent fiskal effekt på kommuner och regioner, i form av minskade skatteintäkter, bedöms den inte inskränka den kommunala självstyrelsen i något avseende. Effekter av förslaget av regionalekonomisk karaktär redovisas i avsnitt 4.6.8 nedan.

#### **4.6.6 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna**

Skatteverket har anpassat och utvecklat sin verksamhet för att tillämpa den nya skattereduktionen för arbetsresor. Skatteverket uppskattar kostnaderna för att återställa verksamheten till det tidigare reseavdragssystemet till 1 miljon kronor. Kostnaderna för extern information med anledning av förslaget uppskattas till 330 000 kronor. Sammanlagt uppskattas Skatteverkets kostnader för förslaget till drygt 1,3 miljoner kronor. Tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

#### 4.6.7 Effekter för sysselsättningen

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

*DHR (Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet)* anser att det är en brist i promemorian att det inte finns någon analys över vilka effekter förslaget får för sysselsättningen för just personer med funktionsnedsättning. De generella slutsatser som dras ovan, om förslagens effekter på sysselsättningen, omfattar även individer med funktionsnedsättning. I avsnitt 4.6.3 beskrivs även vilka skattemässiga effekter förslaget innebär för individer med funktionsnedsättning eller sjukdom som gör arbetsresor.

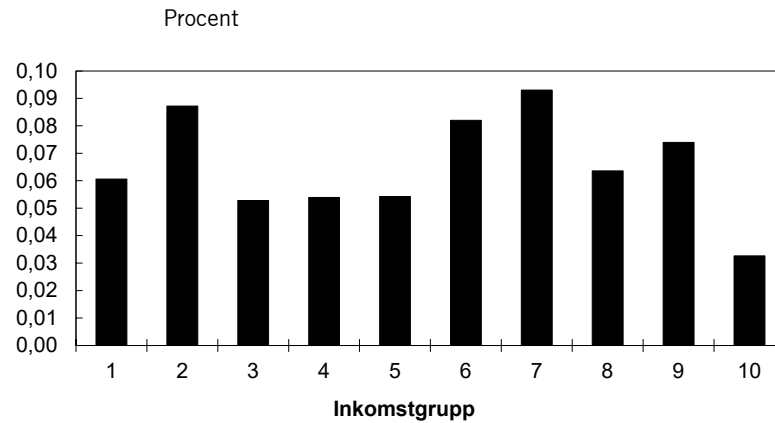
Sammantaget bedöms förslagen i promemorian på lång sikt kunna bidra till att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden och därmed minska arbetslösheten något. Effekterna bedöms dock vara små. Vidare bedöms sysselsättningen öka men effekten på arbetade timmar bland personer som redan arbetar går inte att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

#### 4.6.8 Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten

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

##### Effekter för inkomstfördelningen

I genomsnitt ökar hushållens ekonomiska standard med 0,06 procent till följd av förslaget. Förslaget innebär att den ekonomiska standarden ökar i alla inkomstgrupper, men något mer i inkomstgrupp 2 samt 6 och 7. I dessa delar ökar den ekonomiska standarden i genomsnitt med 0,08–0,09 procent. I den högsta inkomstgruppen ökar den ekonomiska standarden minst, med 0,03 procent (se figur 4.3). Mätt med gini-koefficienten är inkomstspridningen oförändrad.

**Figur 4.3** Genomsnittlig effekt på ekonomisk standard i olika inkomstgrupper till följd av förslaget

Anm.: Ekonomisk standard är summan av hushållets samtliga inkomster minus skatter justerat för hushållets storlek och sammansättning.

Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

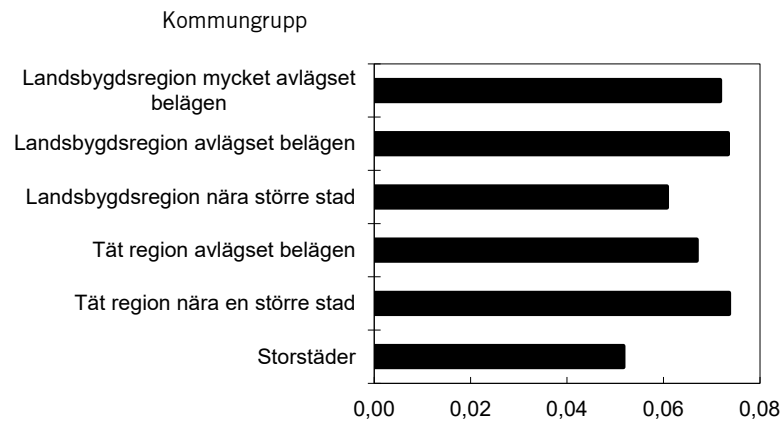
### Effekter på ekonomisk standard i olika kommungrupper

Förslaget beräknas i genomsnitt öka individers ekonomiska standard i samtliga kommungrupper. Sammantaget uppskattas den ekonomiska standarden i genomsnitt öka minst i storstadskommunerna och mer i övriga kommungrupper till följd av förslaget (se figur 4.4).

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

**Figur 4.4** Genomsnittlig effekt på ekonomisk standard i olika kommungrupper till följd av förslaget

Prop. 2022/23:18

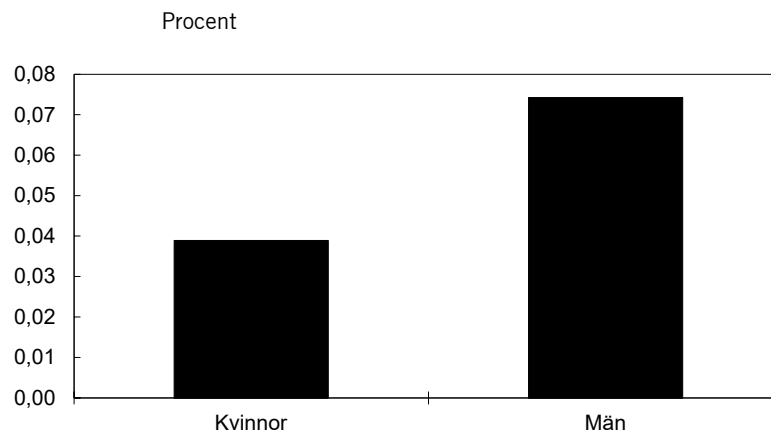


Anm.: Ekonomisk standard är summan av hushållets samtliga inkomster minus skatter justerat för hushållets storlek och sammansättning. Kommungrupperna är definierade enligt Tillväxtanalys indelning 2014. Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

### Effekter för den ekonomiska jämställdheten

Förslagen påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan män och kvinnor eftersom resmönstren i viss utsträckning skiljer sig åt mellan kvinnor och män. Detta medför att mäns individuella disponibla inkomst ökar mer än kvinnors till följd av förslaget. I genomsnitt ökar den individuella disponibla inkomsten med 0,04 procent för kvinnor och 0,07 procent för män till följd av förslaget (se figur 4.5). Den ekonomiska jämställdheten försämras därmed något.

**Figur 4.5** Genomsnittlig effekt på individuell disponibel inkomst för kvinnor och män till följd av förslaget



Anm.: Befolkningen 20 år och äldre. Individuell disponibel inkomst är summan av individens inkomster minus skatter. Transfereringar som härrör hushållet eller barn i hushållet delas lika mellan samboende par. Källa: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

#### 4.6.9 Effekter för miljön

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

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

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

miljöpåverkan som sådan utglesning för med sig. Eftersom förslaget bedöms leda till något ökade koldioxidutsläpp, minskas också möjligheterna att uppfylla klimatmålen.

*Konjunkturinstitutet* påpekar att effekten av förslaget på trafikens utsläpp av växthusgaser bl.a. beror på inblandningen av biobränsle i drivmedelsförsäljningen, fordonens bränsleeffektivitet och andelen elbilar i fordonsflottan. Myndigheten anser att det är oklart vilka antaganden som i detta avseende ligger till grund för konsekvensanalysen. Någon beräkning av effekten på utsläppen av växthusgaser har inte gjorts för detta förslag, men förslaget bedöms leda till ökade utsläpp av de skäl som anges ovan. Högre inblandning av biobränsle i drivmedelsförsäljningen, högre bränsleeffektivitet och högre andel elbilar bedöms, allt annat lika, innebära att förslagets effekter på utsläppen blir mindre.

#### 4.6.10 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslagen bedöms vara förenliga med det EU-rättsliga regelverket.

## 5 Justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil eller förmånsbil

### 5.1 Avdrag för tjänsteresor

**Regeringens 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 även fortsatt ska uppgå till 95 öre per kilometer.

**Tjänsteresepromemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att rätten till avdrag för förmånsbilar som helt drivs med elektricitet ska sänkas till 60 öre per kilometer.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Bland dessa finns *Skatteverket*, *Tillväxtanalys* och *Landsorganisationen i Sverige*.

*Naturvårdsverket* avstyrker förslaget om att höja avdragen för tjänsteresor och för fram att det motverkar uppfyllandet av Sveriges klimatmål. Även *Sveriges Kommuner och Regioner* bedömer att förslaget riskerar att leda till ökad klimatpåverkan.

*Företagarna* och *Företagarförbundet* avstyrker förslaget om att avdraget för drivmedel till förmånsbilar som helt drivs med elektricitet ska sänkas med hänsyn till dagens höga elpriser. Även *Linköpings universitet*, *Mobility Sweden* och *Tillväxtverket* är kritiska till denna del av förslaget mot bakgrund av stigande elpriser, regionala prisskillnader och begränsade

laddmöjligheter. Tillväxtverket för också fram att ett sänkt avdrag för elektricitet kan minska incitamenten till att välja en elbil.

Företagarna, Mobility Sweden och *Näringslivets skattedelegation (NSD)*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, efterfrågar ett system för löpande justeringar av schablonbeloppen som följer prisutvecklingen, t.ex. i form av en årlig indexering.

**Skälen för regeringens 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 § och 16 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 regeringens 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 när hänsyn tas till bilarnas åldersfördelning, drivmedel och bränsleförbrukning. Baserat på 2021 års genomsnittliga bränslepriser beräknas den genomsnittliga mil-kostnaden 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.

Drivmedelskostnaden för elbilar är i de flesta fall lägre än för bilar som drivs med andra drivmedel. Promemorians förslag innebär därför att det avdrag som ges för förmånsbilar som drivs med elektricitet ska sänkas. Flera remissinstanser, däribland *Företagarna* och *Tillväxtverket*, avstyrker dock sänkningen, bl.a. med hänvisning till att elpriserna just nu är historiskt höga och att möjligheten till laddning kan variera.

Enligt regeringens mening finns det anledning att beakta den senaste tidens höga elpriser och den osäkerhet som finns kring den fortsatta utvecklingen. Större hänsyn bör även tas till att inte alla har möjlighet att ladda sin förmånsbil vid bostaden. Avdraget för förmånsbilar som drivs med elektricitet bör därför ligga kvar på dagens nivå, dvs. 95 öre per kilometer. Det bedöms däremot inte ändamålsenligt att, som bl.a. Tillväxtverket efterfrågar, ytterligare ta höjd för kostnaden för s.k. snabbaddning



eftersom det skulle innebära att storleken på avdraget i många fall väsentligt skulle överstiga den faktiska kostnaden.

De föreslagna justeringarna av schablonbeloppen för avdrag syftar till att spegla genomsnittliga kostnader. Någon miljöpolitisk hänsyn, som bl.a. efterfrågas av *Naturvårdsverket* och *SKR*, finns alltså inte i de föreslagna beloppsnivåerna. Miljöstyrning i valet av transportmedel och omfattningen på tjänstekörning finns i stället i annan lagstiftning. Sammantaget bör således 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 helt drivs med elektricitet för vilka avdraget även fortsatt bör uppgå till 95 öre per kilometer.

Flera remissinstanser, däribland *Företagarna* och *NSD*, anser att en indexering av avdragsbeloppen bör införas för att bättre återspegla prisutvecklingen över tid. Kostnaderna som schablonbeloppen är avsedda att täcka utvecklas dock inte nödvändigtvis i takt med den allmänna prisutvecklingen. Detta gäller särskilt drivmedelskostnaderna där bensin-, diesel- och elpriserna varierar kraftigt just nu och där det pågår ett strukturskifte från fossildrift till eldrift. Enligt regeringens mening är det därför lämpligare att avdragsbeloppen anges nominellt i lagen och ändras genom politiska beslut.

#### Lagförslag

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

## 5.2 Avdrag för hemresor

**Regeringens 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 även fortsatt ska uppgå till 95 öre per kilometer.

**Tjänsteresepromemorians förslag** överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att rätten till avdrag för förmånsbilar som helt drivs med elektricitet ska sänkas till 60 öre per kilometer.

**Remissinstanserna:** En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Bland dessa finns *Skatteverket*, *Tillväxtanalys* och *Landsorganisationen i Sverige*.

*Naturvårdsverket* avstyrker förslaget om att höja avdragen för hemresor och anser att det motverkar uppfyllandet av klimatmålen. Även *Sveriges Kommuner och Regioner* bedömer att förslaget riskerar att leda till ökad klimatpåverkan.

*Företagarna* och *Företagarförbundet* avstyrker förslaget om att avdraget för drivmedel till förmånsbilar som helt drivs med elektricitet ska sänkas med hänsyn till de höga elpriser som råder. Även *Linköpings*

*universitet, Mobility Sweden och Tillväxtverket* är kritiska till denna del av förslaget mot bakgrund av stigande elpriser, regionala prisskillnader och begränsade laddmöjligheter. Tillväxtverket för också fram att ett sänkt avdrag för elektricitet kan minska incitamenten till att välja en elbil.

Företagarna, *Mobility Sweden* och *Näringslivets skattedelegation (NSD)*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, efterfrågar ett system för löpande justeringar av schablonbeloppet som följer prisutvecklingen, t.ex. i form av en årlig indexering.

**Skälen för regeringens 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 färdssättet. Skäliga utgifter för flygresor 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 arbetsresor och 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 helt drivs med elektricitet där rätten till avdrag även fortsatt bör uppgå till 95 öre per kilometer.

De remissynpunkter som förs fram är i huvudsak likalydande med de synpunkter som lämnas på förslaget om justerade avdrag för tjänsteresor. Regeringen anser att det inte finns anledning att göra några andra överväganden när det gäller avdragen för hemresor än när det gäller tjänsteresor. Regeringens överväganden och bemötanden av de synpunkter som remissinstanserna framställer framgår därför av föregående avsnitt (avsnitt 5.1).

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

**Tjänsteresepromemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans yttrar sig särskilt över förslaget.

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

## 5.4 Konsekvensanalys

I följande konsekvensanalys redogörs för effekterna av förslaget i avsnitt 5 i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen i promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor (Fi2022/01470, maj 2022), i vilken förslaget först framfördes, uppfyller kraven i förordningen.

### 5.4.1 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. 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 bl.a. en ökad administrativ börda och minskade kontrollmöjligheter.

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

#### 5.4.2 Offentligfinansiella effekter

Justeringarna av schablonbeloppen som föreslås i avsnitt 5.1 och 5.2 beräknas minska skatteintäkterna med sammanlagt ca 200 miljoner kronor per år fr.o.m. 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. Ungefär hälften av den offentligfinansiella effekten (dvs. ca 100 miljoner kronor) utgörs av minskade kommunala skatteintäkter. I budgetpropositionen för 2023 föreslår regeringen att kommunsektorn tillförs 100 miljoner kronor i ökade statsbidrag för att kompensera för denna effekt av förslaget på kommunsektorns skatteintäkter.

#### 5.4.3 Effekter för enskilda

En höjning av schablonbeloppet för skattefri milersättning påverkar individer som använder egen bil i tjänsten. År 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 får 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 får 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 får 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. 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 får 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 bensen, etanol, fordonsgas eller delvis med el (elhybrider och laddhybrider). För individer med elbil som förmånsbil innebär förslaget oförändrad drivmedelsersättning givet att deras arbetsgivare i nuläget ersätter dem med 9,50 kronor per mil. För individer som får 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.

#### 5.4.4 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 bensen 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. huvud-

regeln 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 vilka schablonbeloppet föreslås vara oförändrat på 9,50 kronor. För arbetsgivare som i nuläget betalar drivmedelsersättning som överstiger nuvarande schablonbelopp, innebär förslaget en viss minskning i arbetsgivaravgifter per ersatt mil.

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.

#### **5.4.5 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 och på inkomstfördelningen mellan individer i övrigt. Män är förvisso något överrepresenterade bland individer som får mil- och drivmedelsersättning (i förhållande till arbetskraften som helhet). Den genomsnittliga inkomsten är också något högre bland dem som får 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 får 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.

#### **5.4.6 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 i viss grad ökar incitamenten för anställda att använda egen bil i tjänsten. Detta kan innebära att vissa tjänsteresor med egen bil genomförs som inte hade genomförts med nuvarande schablonbelopp. I vissa fall kan tjänsteresor också komma att genomföras med egen bil men som med oförändrade 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 policyer för

resande i tjänsten. Både kostnads känsligheten 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.

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 betalat 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 uppskattningsvis till omkring 290 000, varav knappt 60 000 beräknas få drivmedelsersättning. Antalet förmånsbilsinnehavare som får ersättning för diesel eller bensin från sin arbetsgivare 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 policyer 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 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 mellan 10 000 och 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 på koldioxidutsläppen, och på miljön i övrigt, är små. Eftersom förslaget bedöms leda till något ökade koldioxidutsläpp, om än en liten ökning, minskas också möjligheterna att uppfylla klimatmålen.

#### **5.4.7 Effekter för statliga myndigheter 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 proposition bedöms emellertid inte få några effekter för de allmänna förvaltningsdomstolarna med hänsyn till att det rör sig om justerade avdragsnivåer.

**5.4.8 Förslagets förenlighet med EU-rätten**

Förslagen bedöms vara förenliga med det EU-rättsliga regelverket.

## 6 Författningskommentar

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

**12 kap.****5 §**

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 uppgår till 95 öre per kilometer. Med elbil avses detsamma som i 61 kap. 8 a §, dvs. en bil som är utrustad med teknik för drift helt med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla. Laddhybrider, som kan köras på både elektricitet och andra drivmedel, omfattas inte av den lägre avdragsnivån.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

**24 §**

I paragrafen regleras avdragsrätten för hemresor.

Ändringarna i *första och tredje styckena* är endast av språklig karaktär.

**27 §**

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

**29 §**

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

Övriga ändringar i paragrafen är endast språkliga.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.



**16 kap.  
27 §**

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

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

Ändringen i *andra stycket* innebär att avdraget för drivmedel vid resor i näringsverksamhet för delägare i handelsbolag som ska uttagsbeskattas för bilförmån från handelsbolaget höjs till 1 krona och 20 öre per kilometer. Ett undantag görs för utgifter för elektricitet till elbil, där rätten till avdrag för drivmedel i stället uppgår till 95 öre per kilometer. Med elbil avses detsamma som i 61 kap. 8 a §, dvs. en bil som är utrustad med teknik för drift helt med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla. Laddhybrider, som kan köras på både elektricitet och andra drivmedel, omfattas inte av den lägre avdragsnivån.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

## Sammanfattning av promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor

Regeringen har beslutat propositionen Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk (prop. 2021/22:228) som innehåller förslag om en modell för ett nytt skatterättsligt regelverk för arbetsresor. I promemorian föreslås att den övre avståndsgränsen i det nya systemet ska höjas från 80 till 120 kilometer och att den 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.

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)<sup>1</sup> 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

Ersättning för utgifter för flyttning när en skattskyldig på grund av byte av verksamhetsort

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

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. 27 §.

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.

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.

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.

## 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 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.

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.

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

## 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 färd sättet. Skäliga utgifter för flygresor 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.

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

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 och arbetsplats som enkel väg Prop. 2022/23:18  
överstiger 30 kilometer men inte överstiger 30 kilometer men inte Bilaga 2  
80 kilometer. 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 § multi- – underlaget enligt 58 § multi-  
plicerat med 50 öre, och plicerat med 80 öre, och  
– 30 procent av underlaget enligt 59 §.

**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.

Västra Götalands län: Göteborg, Lerum, Mölndal och Partille kommuner.

Skåne län: Burlöv, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorp och Vellinge 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, Mölndal och Partille kommuner.

Skåne län: Burlöv, Lomma, Lund, Malmö och Staffanstorp kommuner.



Efter remiss har yttranden kommit in från Arbetsförmedlingen, Arbetsgivarverket, Bräcke kommun, De små kommunernas samverkan, Ekonomistyrningsverket, Eksjö kommun, Folkhälsomyndigheten, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande, Företagarna, Företagarförbundet, Försäkringskassan, Förvaltningsrätten i Umeå, Gislaveds kommun, Gröna Mobilister, Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering, Karlskrona kommun, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Landsorganisationen i Sverige, Leksands kommun, Linköpings universitet, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Malmö kommun, Melleruds kommun, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Myndigheten för delaktighet, Naturvårdsverket, Näringslivets Skattedelegation, Pensionsmyndigheten, Regelrådet, Region Jämtland Härjedalen, Region Stockholm, Region Södermanland, Skatteverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Tillväxtanalys, Tillväxtverket, Tjänstemännens centralorganisation, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Vilhelmina kommun.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Almega, Alvesta kommun, Borås kommun, DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet, Enköpings kommun, Falkenbergs kommun, FAR, Funktionsrätt Sverige, Grums kommun, Hallstahammars kommun, Hedemora kommun, Hela Sverige ska leva, Härjedalens kommun, Kalmar kommun, Kiruna kommun, Klimatkommunerna, Kramfors kommun, Kungliga Tekniska Högskolan, Lantbrukarnas riksförbund, Lerums kommun, Lilla Edets kommun, Länsstyrelsen i Värmlands län, Motala kommun, Naturskyddsföreningen, Nordregio, Oxelösunds kommun, Personskadeförbundet RTP, Pensionärernas riksorganisation, Region Halland, Region Uppsala, Region Västerbotten, Region Västra Götaland, Region Östergötland, Riksförbundet M Sverige, Riksrevisionen, RPG Riksförbundet pensionärs-gemenskap, Sala kommun, Samtrafiken i Sverige AB, SKPF Pensionärerna, Skärgårdarnas riksförbund, SPF Seniorerna, Svensk Cykling, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Sveriges kvinno-lobby, Torsby kommun, Trosa kommun, Ulricehamns kommun, Vansbro kommun, Vaxholms kommun, Vellinge kommun, Världsnaturfonden WWF, Winnet Sverige, Örnsköldsviks kommun, Österåkers kommun och Övertorneå kommun har inte svarat.

Yttranden har även inkommit från Sveriges Ingenjörer, Tjänstebilsfakta/Ynnor AB och Transportföretagen.

## Sammanfattning av promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil

Moderaterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna har kommit överens om att reseavdraget i sin nuvarande form ska behållas. Det innebär att den nya modellen för skattelättnad för arbetsresor som ska träda i kraft vid årsskiftet inte ska införas.

Parterna har även kommit överens om att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för arbetsresor med egen bil eller förmånsbil ska höjas för att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. För arbetsresor med förmånsbil som drivs med elektricitet ska dock inga ändringar göras i förhållande till dagens regler. En promemoria med förslag om överenskomna lagändringar har därför tagits fram inom Finansdepartementet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

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

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

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

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

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

Prop. 2022/23:18  
Bilaga 5

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

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

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

### 12 kap.

#### 27 §

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

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

Avdrag ska göras med *1 krona* och 85 öre för varje kilometer. Avdrag ska göras med *2 kronor* och 50 öre för varje kilometer.

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

#### 29 §

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

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

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

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

Prop. 2022/23:18  
Bilaga 5

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

*Lydelse enligt prop. 2022/23:6*

*Föreslagen lydelse*

**15 kap.**

9 §

I kontrolluppgiften ska följande uppgifter lämnas:

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

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

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

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

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

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Alvesta kommun, Arbetsförmedlingen, Arbetsgivarverket, DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet, Ekonomistyrningsverket, Falkenbergs kommun, Folkhälsomyndigheten, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande, Företagarna, Försäkringskassan, Förvaltningsrätten i Umeå, Gröna Mobilister, Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering, Kalmar kommun, Klimatkommunerna, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Kramfors kommun, Landsorganisationen i Sverige, Lantbrukarnas riksförbund, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Malmö kommun, Mobility Sweden, Motorbranschens riksförbund, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Näringslivets skattedelegation, Pensionsmyndigheten, Regelrådet, Region Jämtland Härjedalen, Region Stockholm, Region Västerbotten, Region Västra Götaland, Riksförbundet M Sverige, Samtrafiken i Sverige AB, Skatteverket, Skärgårdarnas riksförbund, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Tillväxtanalys, Tillväxtverket, Tjänstemännens centralorganisation, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Almega AB, Borås kommun, Bräcke kommun, De små kommunernas samverkan, Eksjö kommun, Enköpings kommun, FAR, Funktionsrätt Sverige, Företagarförbundet, Gislaveds kommun, Grums kommun, Hallstahammars kommun, Hedemora kommun, Hela Sverige ska leva, Härjedalens kommun, Karlskrona kommun, Kiruna kommun, Kungliga tekniska högskolan, Leksands kommun, Lerums kommun, Lilla Edets kommun, Linköpings universitet, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Melleruds kommun, Motala kommun, Myndigheten för delaktighet, Nordregio, Oxelösunds kommun, Personskadeförbundet RTP, Pensionärernas riksförbund, Region Halland, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Östergötland, Riksrevisionen, RPG Riksförbundet pensionärsgemenskap, Sala kommun, SKPF Pensionärerna, SPF Seniorerna, Svensk Cykling, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Sveriges kvinnolobby, Torsby kommun, Trosa kommun, Ulricehamns kommun, Vansbro kommun, Vaxholms kommun, Vellinge kommun, Vilhelmina kommun, Världsnaturfonden WWF, Winnet Sverige, Örnköldsviks kommun, Österåkers kommun och Övertorneå kommun.

Yttranden har även inkommit från Cykelfrämjandet, Energikontoren Sverige, Klimatriksdagen, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Småföretagarnas Riksförbund, Srf Konsulterna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag, Sveriges Kvinnoorganisationer, Sveriges Motorcyklister, Tjänstebilsfakta/Ynnor AB, Tågföretagen, Vänsterpartiet Nacka, Västtrafik AB och 2030-sekretariatet.



## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 november 2022

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Roswall, Forssell, Wykman, Brandberg, Carlson

Föredragande: statsrådet Svantesson

---

Regeringen beslutar proposition Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor