

Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU29

Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i avräkningslagen, inkomstskattelagen och skatteförfarandelagen.

Regeringen föreslår ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor. En regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral föreslås ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats.

Skattelättnaden utgår från avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för kostnaden för resan däremellan. Skattelättnaden blir oberoende av vilket färdmedel som faktiskt har använts för arbetsresan. Den regionala differentiering av skattereduktionen som föreslås innebär att villkoren för att kunna få en skattelättnad knyts till var i landet den skattskyldige bor och arbetar.

Skattereduktion ska göras med 50 öre per kilometer för arbetsresor till den del resan överstiger en nedre avståndsgräns men inte en övre avståndsgräns. Den nedre avståndsgränsen föreslås vara 30 kilometer enkel resa för dem som bor och arbetar i vissa storstadskommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län, medan den för övriga föreslås vara 15 kilometer. Den övre avståndsgränsen föreslås vara 80 kilometer och ska gälla för samtliga skattskyldiga.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Utskottet föreslår vidare tre tillkännagivanden till regeringen om

- att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag om en höjning av den övre avståndsgränsen för arbetsresor.
- att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag om höjd kilometersats.
- att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag om höjd milersättning.

Förslaget till tillkännagivande om en höjning av den övre avståndsgränsen, höjd kilometersats och höjd milersättning grundas på förslag i motioner. Utskottet anser att riksdagen bör avslå de övriga motionsyrkandena.

I betänkandet finns fyra reservationer (M, SD, KD, L) och fyra särskilda yttranden (C, V, KD, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:228 Skattelättnader för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk.

Tolv yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Bakgrund	6
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	8
Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk	8
Höjd övre avståndgräns för arbetsresor	20
Höjd kilometersats	22
Höjd milersättning	23
Behåll nuvarande system parallellt m.m.	24
Reservationer	25
1. Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, punkt 1 (SD)	25
2. Behåll nuvarande system parallellt m.m., punkt 5 (M)	25
3. Behåll nuvarande system parallellt m.m., punkt 5 (KD)	26
4. Behåll nuvarande system parallellt m.m., punkt 5 (L)	26
Särskilda yttranden	28
1. Särskilt yttrande (C)	28
2. Särskilt yttrande (V)	29
3. Särskilt yttrande (KD)	29
4. Särskilt yttrande (MP)	29
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	31
Propositionen	31
Följdmotionerna	31
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt,
2. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
3. lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:228 punkterna 1–3 och avslår motion

2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 1 (SD)

2. Höjd övre avståndgräns för arbetsresor

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om höjd övre avståndsgrens för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

- 2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkande 1,
2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 1,
2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 1 och
2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1.

3. Höjd kilometersats

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om höjd kilometersats och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

- 2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkande 2 och
2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 2.

4. Höjd milersättning

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om höjd milersättning och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

- 2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 2 och
bifaller delvis motion
2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 i denna del.

5. Behåll nuvarande system parallellt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

- 2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 3,
2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 2 och
2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 2 i denna del och
3.

Reservation 2 (M)
Reservation 3 (KD)
Reservation 4 (L)

Stockholm den 2 juni 2022

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Sultan Kayhan (S), Ulla Andersson (V), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Gulan Avci (L), Anne Oskarsson (SD), Lorentz Tovatt (MP), Kjell Jansson (M), Eva-Lena Jansson (S) och Jasmin Farid (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2021/22:228 Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk. Regeringens förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2. Fem följdmotioner har väckts med anledning av propositionen. Dessa redovisas i bilaga 1.

Bakgrund

I betänkandet För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd föreslog den parlamentariska landsbygdskommittén att regeringen skulle ta initiativ till en översyn av reseavdraget med utgångspunkten att det ska vara avståndsbaserat (SOU 2017:1). Regeringen beslutade den 21 december 2017 att tillsätta en kommitté som skulle se över det nuvarande systemet för reseavdrag och lämna förslag på ett förändrat reseavdragssystem (dir. 2017:134).

Den 26 juni 2019 överlämnade Reseavdragskommittén betänkandet Skattelättnad för arbetsresor (SOU 2019:36). I betänkandet föreslås att reseavdraget i sin nuvarande form avskaffas och ersätts av en skattelättnad för längre arbetsresor i form av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion. Betänkandet har remissbehandlats.

Den 21 februari 2020 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av vissa av konsekvenserna av Reseavdragskommitténs förslag dels för personer som bor och/eller arbetar i glesbygd, dels för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik. Trafikanalys redovisade sitt uppdrag den 5 juni 2020 och överlämnade rapporten Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019:36 (Fi2020/02648).

Inom Finansdepartementet har promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk utarbetats. I promemorian föreslås en skattereduktion för arbetsresor som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral och därutöver regionalt differentierad. Promemorian har remissbehandlats.

I propositionen behandlas Reseavdragskommitténs och promemorians förslag om ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor. En regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och

färdmedelsneutral föreslås ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats.

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

Propositionens förslag är att skattereduktion ska göras med 50 öre per kilometer för arbetsresor till den del resan överstiger en nedre avståndsgräns men inte en övre avståndsgräns. Den nedre avståndsgränsen föreslås vara högre för dem som bor och arbetar i vissa storstadskommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län, medan den övre avståndsgränsen föreslås vara densamma i hela landet. Förslaget utgör en modell för ett nytt skatterättsligt regelverk för arbetsresor.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Utskottets överväganden

Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk. Därmed avslår riksdagen motionsyrkandet om avslag på regeringens förslag.

Jämför reservation 1 (SD).

Propositionen

En ny skattelättnad för arbetsresor

Reseavdraget avskaffas och ersätts av en avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion

Regeringen föreslår att reseavdraget avskaffas. En avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor) införs.

Det nuvarande reseavdragssystemet har kritiserats under lång tid, bl.a. för att det är det avdrag som ger upphov till det största skattefelet och för att gynna arbetsresande med bil jämfört med kollektivtrafik. Att skattelättnaden för arbetsresor ges i form av ett avdrag innebär också att en skattskyldig med hög inkomst och därmed hög marginalsatt får en större skattelättnad än en skattskyldig med lägre marginalsatt trots samma kostnader för sina arbetsresor.

En avståndsbasead skattelättnad för arbetsresor innebär att skattelättnaden knyts till avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för den faktiska kostnaden för resan däremellan. Färdmedelsneutralitet innebär att skattelättnaden blir oberoende av vilket färdmedel som faktiskt har använts för arbetsresan. Regeringen anser att ett avståndsbasead och färdmedelsneutralt system har tydliga fördelar framför dagens kostnadsbaseade system både ur miljösynpunkt och ur förenklingsperspektiv.

I de allra flesta fall bedöms ett system som baseras på avstånd innebära förenklingar i förhållande till det nuvarande kostnadsbaseade systemet, som när det gäller arbetsresor med bil förutsätter att en beräkning av tidsvinst görs av den skattskyldige. I kombination med förslaget att arbetsgivaren ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress på individnivå i arbetsgivardeklarationen eller i förekommande fall i kontrolluppgift bedöms ett avståndsbasead system också underlätta Skatteverkets kontroller och minska dagens skattefel.

En skattelättnad som ges i form av en skattereduktion är generellt sett mer rättvis, rent fördelningsekonomiskt, eftersom marginalsatten inte påverkar

storleken på skattelättnaden. För regeringen är detta en viktig aspekt och en rimlig utgångspunkt för ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor. Detta innebär också att det blir enklare för den som arbetspendlar att räkna ut och se vilken skattelättnaden för arbetsresan blir, bl.a. eftersom hänsyn inte behöver tas till marginalskatten.

Regeringen konstaterar att Skatteverket även med dagens avdragssystem har tagit fram en beräkningshjälp för beräkning av nuvarande avdrag för arbetsresor. Att det nuvarande avdragssystemet för arbetsresor föreslås ersättas av en skattereduktion innebär därför enligt regeringen inte att skattesystemet blir mer komplicerat än det system som redan gäller.

Skattereduktionen ska vara regionalt differentierad

Regeringen föreslår att en regional differentiering av skattereduktionen införs som innebär att ett särskilt krav ska gälla för personer som är bosatta och har sin arbetsplats i vissa storstadsområden i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. För att dessa personer ska ha rätt till skattereduktion för arbetsresor måste de ha ett avstånd mellan bostad och arbetsplats som överstiger en viss avståndsgräns som är högre än vad som gäller för skattskyldiga som inte är bosatta och har sin arbetsplats i sådana områden.

Regeringen gör vidare den bedömningen att det inte bör införas ett tillägg vid bristfällig kollektivtrafik. Det är viktigt att skattereduktionen utformas så att även de som inte har tillgång till kollektivtrafik för sina arbetsresor kan få del av skattelättnaden. Skattereduktionen bör vara inriktad på områden med mindre möjlighet till arbetsresor med kollektivtrafik.

Som bl.a. Tillväxtverket påpekar har det visat sig vara mycket svårt att ta fram en träffsäker definition av glesbygd som också går att kontrollera av Skatteverket. Det finns enligt regeringen inte heller skäl att bygga vidare på något av de förslag som kommittén under sitt utredningsarbete har avfärdat. En skattereduktion som är inriktad på skattskyldiga som bor i ett glesbygdsområde bör därför inte införas.

I stället för att definiera glesbygdsområden eller områden med bristfällig kollektivtrafik, föreslås därför att ett högre krav ska gälla i storstadsområden för att få skattelättnaden. I dessa områden har skattskyldiga normalt bättre tillgång till kollektivtrafik och därmed bättre förutsättningar att hålla nere sina resekostnader för arbetsresor än individer i övriga landet.

På samma sätt som det är svårt att definiera vad som ska avses med ett glesbygdsområde finns det utmaningar när det gäller att definiera områden där tillgången till kollektivtrafik är bättre än i övriga områden. En utgångspunkt bör dock enligt regeringen vara de områden som hör till eller ligger i närheten av landets storstäder.

En grov geografisk avgränsning av kommuner som ingår i storstadsområden vore att peka ut hela län, såsom Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. Det är dock inte rimligt att betrakta hela Skåne eller Västra Götalands län som storstadsregioner. I Västra Götalands län ingår t.ex. större delarna av Dalsland och Västergötland som till stora delar utgörs av

landsbygdskommuner. Även delar av Skåne län vore olämpligt att definiera som tillhörande storstadsregionen Malmö.

För att hitta en snävare och därmed mer lämplig definition av storstadsregioner med god kollektivtrafik tillgång har det i promemorian i stället övervägts att utgå från SCB:s klassificering av storstadsområden. I SCB:s definition av de tre storstadsområdena ingår totalt 51 kommuner. I likhet med en indelning utifrån län skulle en indelning utifrån SCB:s tre storstadsområden omfatta många områden som till stora delar utgörs av landsbygdskommuner.

Ett annat alternativ är att utgå från den kommunindelning som arbetats fram av Tillväxtanalys (Tillväxtanalys rapport Bättre statistik för en bättre regional- och landsbygdspolitik, 2014:04). Om den högre avståndsgränsen skulle utgå från gruppen storstadskommuner enligt Tillväxtanalys klassificering, dvs. kommuner med mindre än 20 procent av befolkningen i rurala områden och en med angränsande kommuner samlad folkmängd på minst 500 000 invånare, skulle 29 kommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län omfattas av den högre avståndsgränsen.

I likhet med bedömningen i promemorian anser regeringen att det är mer lämpligt att knyta den högre avståndsgränsen till en snävare indelning av storstadsområden och att indelningen därför bör utgå från de kommuner som omfattas av gruppen storstadskommuner enligt Tillväxtanalys kommunindelning dvs. Botkyrka, Danderyd, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby, Upplands-Bro och Österåkers kommuner i Stockholms län, Göteborg, Lerum, Mölndal och Partille kommuner i Västra Götalands län och Burlöv, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps och Vellinge kommuner i Skåne län.

Avståndsgränser för rätt till skattereduktion

Nedre och övre avståndsgräns

Regeringen föreslår att en skattskyldig ska ha rätt till skattereduktion för arbetsresor för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 15 kilometer men inte 80 kilometer.

I likhet med dagens system bör det enligt regeringen finnas en gräns motsvarande dagens beloppsgräns för att begränsa systemets omfattning, både när det gäller antalet skattskyldiga som kan få rätt till skattereduktion och det totala skattebortfallet för staten. Skattelättnaden bör därför endast ges till skattskyldiga som har ett avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen som överstiger en nedre avståndsgräns.

Regeringen gör bedömningen att det bör ställas ett högre krav för att få skattelättnad för skattskyldiga som bor och arbetar i ett storstadsområde där de skattskyldiga i genomsnitt har bättre tillgång till kollektivtrafik än skattskyldiga i övriga landet och därmed bättre förutsättningar att hålla nere sina kostnader för arbetsresande. I dagens reseavdragssystem motsvarar beloppsgränsen på 11 000 kronor ett reseavstånd på knappt 15 kilometer enkel väg. För skattskyldiga som är berättigade till avdrag för resor med bil

motsvarar beloppsgränsen i dagens system i praktiken ett avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen på knappt 15 kilometer enkel väg, vid normalt heltidsarbete med arbetsresor 210 dagar per år.

Nuvarande reseavdrag har ingen gräns i kronor för hur stort avdragsbeloppet kan bli. Kommittén föreslår dock att avstånd som överstiger en fast övre avståndsgräns i kilometer inte ska utgöra underlag för skattereduktion. Den övre avståndsgränsen bestäms utifrån en avvägning mellan två huvudsakliga faktorer, dels förekomsten av överkompensation, dels förslagets konsekvenser i förhållande till dagens regler. Kommittén anser att en övre avståndsgräns på 80 kilometer enkel resa, vid en kilometersats på 60 öre per kilometer är en rimlig avvägning mellan dessa hänsynstaganden. Kommittén gör vidare bedömningen att den övre avståndsgränsen dock inte ska gälla vid bristfällig kollektivtrafik.

Regeringen gör bedömningen att ett tillägg vid bristfällig kollektivtrafik inte bör införas. I stället ska två olika nedre avståndsgränser tillämpas beroende på var den skattskyldige är bosatt och har sin arbetsplats. Regeringen anser att en övre avståndsgräns bör införas och att samma övre avståndsgräns bör gälla för samtliga skattskyldiga.

Den modell för skattelättnad för arbetsresor som föreslagits i promemorian bedöms vara offentligfinansierat neutral. I detta sammanhang har en övre avståndsgräns på 80 kilometer enkel resa, vid en kilometersats på 50 öre per kilometer, bedömts vara en lämplig gräns.

En högre avståndsgräns för skattskyldiga som bor och arbetar i storstadskommuner

Regeringen föreslår att för skattskyldiga som bor och arbetar i någon av de storstadskommuner som särskilt anges i lag ska skattereduktion för arbetsresor göras bara för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer.

I storstadsområden bedöms kollektivtrafiken i allmänhet vara så pass tillgänglig att stöd för arbetsresor som understiger detta avstånd inte är kostnadseffektivt.

Regeringen anser att den högre avståndsgränsen endast bör tillämpas om den skattskyldige är bosatt i en av de angivna storstadskommunerna och även har sin arbetsplats belägen inom en sådan kommun.

Om den högre avståndsgränsen skulle omfatta alla individer som är bosatta eller har sin arbetsplats i någon av storstadsområdena, skulle detta drabba individer vars arbetsresa till någon del, men inte helt och hållet, sker utanför storstadsregionen. Sådana arbetsresor motsvarar inte principen om att de kan genomföras till lägre kostnad till följd av den relativt goda tillgången på kollektivtrafik i storstadsregionerna. För dagar som en person gör arbetsresor som sker mellan arbetsplatser hos olika arbetsgivare både inom och utanför ett storstadsområde bör enligt regeringen den nedre avståndsgränsen på 15 kilometer tillämpas, då detta är till fördel för den skattskyldige. I de fall en skattskyldig under en dag gör arbetsresor till olika arbetsplatser men reser hem

till bostaden mellan de olika arbetspassen är det dock fråga om separata arbetsresor, för vilka de olika nedre avståndsgränserna ska tillämpas separat.

Avståndsberäkning

Regeringen föreslår att avståndet mellan bostad och arbetsplats ska beräknas till kortaste lämpliga körsträcka med bil oavsett vilket färdmedel och färdväg som har använts. Om arbetsresan omfattar en sträcka på vatten ska den delen av avståndet beräknas till kortaste lämpliga färdsträcka för sjöfarten. Om såväl väg- som vattenförbindelse saknas för någon del av arbetsresan ska den delen av avståndet beräknas till kortaste lämpliga sträcka med annat lämpligt färdmedel. För en skattskyldig som gör arbetsresor samma dag mellan olika arbetsplatser beräknas avståndet enkel väg till summan av avstånden från bostaden till arbetsplatsen, mellan arbetsplatserna och från arbetsplatsen till bostaden dividerat med två. Beräknade avstånd ska avrundas uppåt till hela kilometer.

I ett avståndsbaserat system för skattelättnad, som ska vara enkelt att tillämpa och administrera, bör bara ett avståndsbegrepp användas oavsett vilket färdmedel och vilken färdväg som har använts. Detta är också nödvändigt om skattelättnaden ska vara helt färdmedelsneutral. Dagens avståndsbegrepp för bilavdrag, dvs. kortaste möjliga körsträcka med bil, är en bra utgångspunkt eftersom det finns lättillgängliga program på internet som enkelt och snabbt räknar ut detta avstånd.

I de fall en person under en dag gör arbetsresor till olika arbetsplatser men reser hem till bostaden mellan de olika arbetspassen är det fråga om två separata arbetsresor, för vilka avståndsberäkningen ska göras för varje resa för sig. I de fall en arbetsresa endast görs enkel väg under en dag är det avståndet för denna resa som berättigar till skattereduktion och den dagen räknas alltså som en resdag.

Beräkning av skattereduktionen

Regeringen föreslår att antalet resdagar ska bestämmas som faktiska resdagar under beskattningsåret, dock högst 210 dagar. För rätt till skattereduktion krävs att den skattskyldige har minst 30 resdagar under beskattningsåret. Endast resdagar med arbetsresor på avstånd som överstiger den nedre avståndsgränsen på 15 kilometer respektive 30 kilometer ska räknas med.

Kilometersatsen

Regeringen föreslår att skattereduktionen ska beräknas med den s.k. kilometersatsen, som uppgår till 50 öre per kilometer för den del av avståndet som överstiger den nedre avståndsgränsen på 15 respektive 30 kilometer men inte den övre avståndsgränsen på 80 kilometer. En grundläggande utgångspunkt för förslaget är att förslaget ska vara offentligfinansiellt neutralt. Regeringen anser därför att kilometersatsen bör uppgå till 50 öre per kilometer.

Underlaget för skattereduktionen och skattereduktionens storlek

Regeringen föreslår att underlaget för skattereduktionen består av den skattskyldiges dagliga reslängd multiplicerad med antalet resdagar. Om antalet

resdagar överstiger 210 dagar ska underlaget i första hand beräknas efter de längsta resorna i kilometer.

Skattereduktionens storlek uppgår till underlaget multiplicerat med kilometersatsen 50 öre.

Vilka som kan få skattereduktion

Rätt till skattereduktion för arbetsresor har efter begäran fysiska personer som är obegränsat skattskyldiga under någon del av beskattningsåret. Sådan rätt till skattereduktion har också de som är begränsat skattskyldiga i vissa fall, om deras överskott av förvärvsinkomster i Sverige och i andra länder uteslutande eller så gott som uteslutande, utgörs av överskott av förvärvsinkomster i Sverige.

Rätten till skattereduktion för arbetsresor fördelas efter den tid som de skattskyldiga har varit obegränsat skattskyldiga i Sverige. De som är obegränsat skattskyldiga bara under en del av beskattningsåret har rätt till skattereduktion för dessa dagar. Om de skattskyldigas överskott av förvärvsinkomster i Sverige och i andra länder uteslutande eller så gott som uteslutande, utgörs av överskott av förvärvsinkomster i Sverige, ska dock denna begränsning inte tillämpas.

Rätt till skattereduktion finns inte för arbetsresor hänförliga till inkomster som inte ska beskattas i Sverige.

Vissa andra frågor vid skattereduktion för arbetsresor

Trängselskatt och väg-, bro- och färjeavgift m.m.

Regeringen föreslår att avdraget för trängselskatt avskaffas. Kostnader för trängselskatt vid arbetsresor med egen bil eller förmånsbil uppkommer under bilresan och är således en del av själva resan. Kostnadernas karaktär bör därför klassificeras på samma sätt som bilresan. I skattesammanhang anses kostnader för arbetsresor ha karaktär av privat levnadskostnad eftersom kostnaderna har orsakats av den skattskyldiges val av bostadsläge. Principiella skatterättsliga skäl talar alltså för att trängselskatt inte ska ersättas vid inkomstbeskattningen. När det gäller trängselskatten försvagas vidare skattens styrande effekt om den får dras av vid inkomstbeskattningen. För att öka incitamenten för skattskyldiga att begränsa sin bilkörning mellan bostaden och arbetsplatsen och i stället välja kollektiva transportmedel bör avdraget för trängselskatt därför avskaffas.

Regeringen föreslår att avdraget för väg-, bro- och färjeavgifter avskaffas. Om skattereduktion ska göras för arbetsresor som överstiger den nedre avståndsgränsen på 15 respektive 30 kilometer ska även utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter som har betalats i samband med arbetsresorna, till den del utgifterna överstiger 8 000 kronor, ingå i underlaget för skattereduktion. Skattereduktionen uppgår till 30 procent av det framräknade underlaget. Regeringen anser att det är lämpligt med en beloppsgräns för att undvika administration av mindre belopp samtidigt som det säkerställer att de som har höga kostnader får en skattelättnad.

Regeringen gör bedömningen att det är förenligt med Öresundsavtalet att ersätta avdragsrätten för kostnader för resor över Öresundsbron med en skattereduktion.

Arbetsresor med förmånsbil och egen bil som används i tjänsten

Regeringen föreslår att avdraget för arbetsresor med förmånsbil och egen bil som används i tjänsten avskaffas. Dessa resor ska i stället omfattas av skattereduktionen för arbetsresor.

Med hänsyn till att skattereduktionen ska vara färdmedelsneutral anser regeringen att det inte finns skäl att reglera arbetsresor med förmånsbil eller egen bil som används i tjänsten särskilt. Eftersom varken den skattskyldiges val av färdmedel för arbetsresor eller kostnaden för dessa har någon betydelse för om personen ska få en skattelättnad i det nya systemet är det befogat att den nuvarande avdragsrätten även för dessa typer av arbetsresor avskaffas. När det gäller arbetsresor med egen bil som används i tjänsten kan det också noteras att dessa resor i stället för en avståndsgräns i dag omfattas av en beloppsgräns som begränsar möjligheterna till att få reseavdrag.

Arbetsresor i näringsverksamhet

Regeringen föreslår att avdraget för arbetsresor i inkomstslaget näringsverksamhet avskaffas. Dessa arbetsresor ska i stället omfattas av skattereduktionen för arbetsresor.

Hantering av avdrag för kostnader

Regeringen föreslår inga materiella förändringar av avdragsrätten för hemresor, inställelseresor eller avdragsrätten för ökade levnadskostnader vid dubbel bosättning.

Avdraget för resor till platsen för skattefri utbildning eller annan åtgärd vid omstrukturering, personalavveckling eller liknande avskaffas. Dessa resor kommer i stället att omfattas av skattereduktionen för arbetsresor.

Regeringen föreslår att beloppsgränsen för avdrag för kostnader för inställelseresor sänks. Utgifterna ska dras av tillsammans med övriga utgifter till den del kostnaderna under beskattningsåret sammanlagt överstiger 5 000 kronor. Enligt regeringens bedömning bör avdragsrätten för utgifter för inställelseresor i övrigt lämnas oförändrad. Nuvarande beloppsgräns på 11 000 kronor bedöms dock bli för hög för dessa resor. Regeringen anser att det är lämpligt att utgifter för inställelseresor tillsammans med övriga utgifter ska dras av bara till den del kostnaderna under beskattningsåret sammanlagt överstiger 5 000 kronor.

Enligt regeringens bedömning bör avdraget för utgifter för tjänsteresor lämnas oförändrat. Tjänsteresor skiljer sig från arbetsresor på så sätt att något privat inslag inte finns. Resekostnaderna är alltså en utpräglad kostnad i tjänsten.

Skatteförfarande

En begäran om skattereduktion ska göras i inkomstdeklarationen för det beskattningsår då arbetsresorna har gjorts. Den som begär skattereduktion ska lämna uppgift om underlaget för skattereduktionerna i inkomstdeklarationen.

Skattereduktionerna bör, i likhet med de skattereduktioner som regleras i inkomstskattelagen och enligt andra lagar, inordnas i systemet för skatteförfarandet som regleras i skatteförfarandelagen. Att skattereduktionerna inordnas i systemet för skatteförfarandet innebär bl.a. att den som vid begäran om skattereduktion för arbetsresor lämnar felaktiga uppgifter eller utelämnar uppgifter som ska lämnas vid en sådan begäran, riskerar att påföras skattetillägg. En uppgiftsskyldighet i inkomstdeklarationen är av särskild betydelse då någon annan uppgift inte ska lämnas om underlaget för skattereduktionerna.

Med ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor behöver även kontrollen förändras. Regeringen föreslår att en arbetsgivardeklaration för varje betalningsmottagare ska innehålla uppgift om arbetsplatsens adress, om betalningsmottagaren har haft endast en arbetsplats i en och samma anställning under redovisningsperioden. I de fall kontrolluppgift ska lämnas ska arbetsplatsens adress lämnas, om betalningsmottagaren har haft endast en arbetsplats i en och samma anställning.

Enligt regeringens bedömning bör Skatteverket månatligen få uppgift om den skattskyldiges arbetsplatsadress i arbetsgivardeklarationen eller i förekommande fall årligen i kontrolluppgift för att enklare kunna beräkna avståndet mellan bostad och arbetsplats. Informationen om arbetsplatsens adress blir central för rätten till en avståndsbaserad skattereduktion. Det är viktigt att säkra att informationen från arbetsgivaren i arbetsgivardeklarationen är korrekt. Med information om arbetsplatsens adress tillgänglig redan under beskattningsåret kan fel upptäckas och rättas tidigare än vid yrkandet i inkomstdeklarationen.

Från och med 2019 lämnas uppgifter för de allra flesta anställda på individnivå in månadsvis i arbetsgivardeklarationen till Skatteverket. En av uppgifterna som kan lämnas på detta vis är information om den anställdes arbetsställe. I förhållande till den vinst som kan göras i form av minskat skattefel bedömer regeringen att det relativt begränsade merarbete som förslaget kan komma att innebära för arbetsgivarna är godtagbart. Förslaget bedöms därmed vara proportionerligt.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Konsekvensanalys

Syfte och alternativa lösningar

Syftet med förslaget är att skattelättnaden på ett bättre sätt ska gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare än nuvarande system att tillämpa, administrera och kontrollera. Ett problem kopplat till nuvarande reseavdrag är dess betydande skattefel, dvs. skillnaden mellan de fastställda och de teoretiskt riktiga beloppen för skatter och avgifter. Skatteverket har sedan 2015 gjort slumpmässiga kontroller av privatpersoners deklARATIONER med syftet att bättre kunna mäta skattefelet och ett av de vanligaste felen avser reseavdrag. En anledning till det stora skattefelet är den bristande efterlevnad av tidsvinstkravet som finns i det nuvarande avdragssystemet.

Reseavdragskommittén har föreslagit att det ska införas en avståndsbase rad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. I kapitel 17 i betänkandet redogörs för de alternativa lösningar som kommittén har undersökt. Kommittén har tagit fram två olika referensalternativ, varav det ena är att behålla nuvarande system med eventuella mindre förändringar och det andra att helt avskaffa skattelättnaden för arbetsresor. Kommittén har även analyserat alternativa utformningar av ett avståndsbase rat system, t.ex. att ha en lägre nedre avståndsgräns och att inte ha en övre avståndsgräns alls. Vidare har kommittén analyserat 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.

Effekter för enskilda

För beskattningsåret 2019 gjorde ca 873 000 skattskyldiga reseavdrag i inkomstslaget tjänst. Det genomsnittliga avdragsbeloppet var ca 16 100 kronor och den genomsnittliga skattelättnaden ca 6 000 kronor per person. Den föreslagna skattereduktionen uppskattas 2023 omfatta ca 1 160 000 personer och i genomsnitt uppgå till ca 4 600 kronor per person och år.

För personer som gör två arbetsresor per dag under 210 dagar per år och som inte omfattas av den högre avståndsgränsen för arbetsresande i storstadsregioner 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 skattereduktionen storlek. Skattereduktionen är därmed begränsad till maximalt 13 650 kronor per person och år.

För arbetsresande som berörs av den högre avståndsgränsen uppgår skattereduktionen till noll om avståndet understiger 30 kilometer. För individer vars reseavstånd överstiger den högre avståndsgränsen är skattereduktionen 3 150 kronor lägre än för individer i övriga landet med samma reseavstånd. Det betyder att högsta skattereduktion är 10 500 kronor per år för dem som berörs av den högre avståndsgränsen. Antalet personer som gör arbetsresor som överstiger 15 kilometer inom storstadsregionerna och därmed kan beröras

av den högre avståndsgränsen som gäller vid resor i dessa regioner uppskattas vara ca 400 000.

För personer som gör avdrag för bilresor enligt nuvarande regler och har 210 resdagar per år innebär förslaget generellt en mindre skattelättnad oavsett avstånd.

De största skillnaderna i skatteeffekt mellan den föreslagna skattereduktionen och nuvarande reseavdrag uppstår för personer som gör avdrag för bilresor, har hög inkomst (och därmed hög marginalskatt) och långa reseavstånd. Den som har rätt till reseavdrag för bilresor och arbetspendlar 10 mil enkel väg med bil 210 dagar per år, kan göra avdrag på omkring 67 000 kronor med nuvarande regler. Med 52 procent i marginalskatt blir skattelättnaden nästan 35 000 kronor per år. Eftersom den föreslagna skattereduktionen blir högst 13 650 kronor per år minskar skattelättnaden för denna person med ca 21 000 kronor per år. Antalet personer som uppskattas få en sådan stor minskning av skattelättnaden är relativt begränsat. År 2019 uppskattas ca 26 000 personer ha gjort reseavdrag på minst 50 000 kronor. Av dessa hade ca 7 000 personer en sådan inkomstnivå att de betalade statlig inkomstskatt och därmed en högre marginalskatt.

Antalet personer som reser kollektivt som kan få skattelättnad för sina arbetsresor bedöms öka med förslaget. Det gäller även om en del av dessa personer reser i storstadsregioner och därmed omfattas av den högre avståndsgränsen.

Enligt nuvarande regler ges reseavdrag för resor med förmånsbil med ett schablonbelopp på 65 öre per kilometer för dieseldrivna fordon och 95 öre per kilometer för fordon som drivs med andra drivmedel. Det skattemässiga värdet av avdraget per kilometer är vid låg och hög marginalskatt ca 21 respektive 34 öre för dieseldrivna fordon och ca 30 respektive 49 öre för fordon med andra drivmedel.

Skattskyldiga som använder förmånsbil får med förslaget 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 t.o.m. med 80 kilometer. Förslaget innebär därmed att skattskyldiga som använder förmånsbil för sina arbetsresor i de flesta fall får en större skattelättnad än de får med dagens regler.

Förslaget att ingen skattereduktion ska ges för trängselavgift innebär en skattehöjning. Skattehöjningens storlek uppgår som mest till det skattemässiga värdet av avdraget och varierar därmed med den skattskyldiges marginalskatt. För skattskyldiga med två beskattade passager i Stockholms innerstad till och från arbetet under vardagar kan trängselavgiften uppgå till 18 900 kronor per år (vid högsta trängselavgift på 45 kronor och 210 resdagar). Förslaget kan därmed ge en skattehöjning för trängselavgifterna på ca 6 000 till 9 800 kronor per år beroende på marginalskatt, givet att kostnaderna för arbetsresor i övrigt överstiger 11 000 kronor.

Effekter för inkomstfördelningen och den ekonomiska jämställdheten

Regionala skillnader

År 2023 uppskattas att drygt 900 000 personer skulle göra reseavdrag i inkomstslaget tjänst om förslaget inte genomförs. Det uppskattas att en stor andel av avdragen, ca 70 procent, kommer att göras av personer bosatta i storstadskommuner och s.k. täta kommuner nära en större stad.

Det uppskattas att en liten andel av reseavdragen kommer att 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 tre av tio sysselsatta beräknas göra reseavdrag med nuvarande regler.

Antalet personer som bedöms komma att omfattas av den föreslagna skattereduktionen är högre, jämfört med antalet reseavdrag, i samtliga kommungrupper utom i storstadskommunerna. Den genomsnittliga skattelättnaden per person bedöms bli lägre med skattereduktionen i samtliga kommungrupper.

Sammantaget uppskattas en mindre andel av den totala skattelättnaden, enligt förslaget, gå till personer bosatta i storstadskommunerna och en större andel av den totala skattelättnaden går till bosatta i övriga kommungrupper jämfört med nuvarande reseavdrag.

Sett till förslagets effekter på ekonomisk standard för personer i olika kommungrupper, uppskattas personer i storstadskommunerna i genomsnitt få en något lägre ekonomisk standard till följd av förslaget. Personer bosatta i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner får den största genomsnittliga ökningen. De genomsnittliga effekterna är dock mycket små.

Motioner

I kommittémotion 2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1–3 föreslår motionärerna att den föreslagna övre avståndsgränsen för arbetsresor inte ska gälla för arbetsresor med bil. Motionärerna menar att det försvårar att bo och verka i landsbygden samt krymper arbetsmarknadsregionerna. Vidare föreslås att regeringen ska se till att det nuvarande reseavdragssystemet består, med de nya planerade beloppen för kostnader för egen bil i tjänsten och förmånsbil, parallellt med det föreslagna systemet med en skattereduktion. Motionärerna menar att den skattskyldige då skulle ges möjlighet att själv välja mellan det befintliga reseavdraget eller den nya ordningen. Det skulle säkra en ordning med möjlighet för de som pendlar längre sträckor med bil att undvika skattehöjningar. Motionärerna föreslår även att regeringen noga ska följa prisutvecklingen för kostnader som kan hänföras till arbetsresor med bil i syfte att se över hur beloppen kopplade till reseavdraget kan höjas.

I kommittémotion 2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 föreslår motionärerna att propositionen avslås. Motionärerna vill att det nuvarande reseavdraget behålls och menar att många på landsbygden inte har

något alternativ till att ta bilen till jobbet och är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. De ökade drivmedelspriserna har redan nu gjort det svårare för denna grupp och detta blir en ytterligare kostnad för de som är beroende av bilen. Vidare föreslår motionärerna en kraftigt höjd milersättning. Motionärerna menar att kostnaderna för att inneha och köra bil har ökat kraftigt sedan nivåerna för den skattefria ersättningen fastställdes. Inflationen har urholkat beloppet och skatten på drivmedel har ökat och för detta bör löntagare med stora avstånd till jobbet kompenseras med en betydande höjning av milersättningen.

I kommittémotion 2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 föreslår motionären att regeringen skyndsamt återkommer med förslag om höjd avståndsgräns i glesbygd. Motionären menar att förslaget rimmar illa med satsningarna på den regionförstoring som investeringarna i Norrbotniabanan skapar. Vidare föreslår motionären att regeringen skyndsamt återkommer med ett förslag om höjd ersättning i glesbygd under en övergångsperiod eftersom det i glesbygd ofta inte finns samma tillgång till kollektivtrafik och en väl utbyggd laddinfrastruktur.

I kommittémotion 2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkandena 1–3 föreslår motionären en höjning av den övre gränsen för pendlingsavstånd till 180 kilometer. Motionären menar att den bedömning regeringen gjort om den övre gränsen kraftigt missgynnar arbetspendlare på landsbygden. Vidare anför motionären att ersättningen ska höjas till 80 öre per kilometer. Motionären menar att vissa pendlare missgynnas i förhållande till dagens system. I en tid då höga drivmedelspriser gjort pendlingen dyr för många på landsbygden, är det angeläget att reseavdraget inte försämras för de med lägre inkomster som bor på platser med knapp tillgång till kollektivtrafik. Motionären anför att effekterna på storstadspendlingen bör utvärderas särskilt när det har varit på plats i två år och att om de negativa effekterna då visar sig stora, bör förändringar göras i systemet. Motionären anför att det krävs ytterligare förändringar i beskattningen av trafiken och förordar därför en helt ny beskattningsmodell för vägtrafiken som kan ersätta befintliga skatter. Motionären anför att det ligger utanför det aktuella ärendet och har därför inget skarpt förslag men anser likväl att regeringen snarast bör ta initiativ till en sådan utredning.

I kommittémotion 2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkandena 1 och 2 anför att reseavdraget bör reformeras så att det blir mer generöst i de geografiska områden där kollektivtrafiken är mindre väl utbyggd. Motionären menar att förslaget försämrar reseavdraget betydligt för dem som inte har möjlighet att välja mellan att resa med bil eller med en väl fungerande kollektivtrafik. Vidare anför motionären att förslaget bör omarbetas för att komma till rätta med de svårförsvarliga marginaleffekterna i förslaget som innebär att skattelättnaden för arbetsresor blir större än den faktiska kostnaden för resorna. I så fall får dessa personer betalt av staten, och därmed av skattebetalarna, för att resa.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen den 3 maj 2022 remitterade promemorian Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor. I promemorian föreslår regeringen 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. Vidare föreslås en justering av de kommuner som ska ingå i gruppen storstadskommuner som innebär att tre kommuner – Lerum, Vellinge och Österåker – inte längre klassas som storstadskommuner. I promemorian föreslås även att de schablonbelopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet höjs från 18,50 till 25 kronor per mil.

Utskottet noterar att ovanstående promemoria sändes ut på remiss dagen innan motionstiden för propositionen gick ut vilket innebär att beredningsprocessen blir svåröverskådlig. Utskottet vill därför förtydliga att ställningstagandena i detta ärende görs i förhållande till förslagen i den avlämnade propositionen. Eftersom de ytterligare förändringar som regeringen aviserat i den remitterade promemorian ännu inte omsatts i ett förslag till riksdagen kan utskottet inte ta hänsyn till dem i sitt ställningstagande.

Utskottet är positivt till att skattelättnaden utgår från avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för kostnaden för resan däremellan. Det är bra att förslaget kan leda till förenklingar av beräkningen av underlaget för arbetsresor och gör det möjligt för Skatteverket att i större utsträckning upptäcka orimligt höga yrkanden så att skattefelet kan reduceras. Förslaget är även positivt ur ett miljöperspektiv.

Det är viktigt att förslaget inte försvårar möjligheterna att bo och verka på landsbygden och att det blir mer generöst i glesbygdsområden och i de områden där kollektivtrafiken är bristfällig.

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor.

Höjd övre avståndsgräns för arbetsresor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om en höjning av den övre avståndsgränsen för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1 föreslår motionärerna att den föreslagna övre avståndsgränsen för arbetsresor inte ska gälla för arbetsresor med bil. Motionärerna menar att det gör det

svårare att bo och verka i landsbygden samt krymper arbetsmarknadsregionerna.

I kommittémotion 2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkande 1 föreslår motionären att regeringen skyndsamt återkommer med förslag om höjd avståndsgräns i glesbygd. Motionären menar att förslaget rimmar illa med satsningarna på den regionförstoring som investeringarna i Norrbotniabanan skapar.

I kommittémotion 2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 1 föreslår motionären en höjning av den övre gränsen för pendlingsavstånd till 180 kilometer. Motionären menar att den bedömning regeringen gjort om den övre gränsen kraftigt missgynnar arbetspendlare på landsbygden.

I kommittémotion 2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 1 anför att reseavdraget bör reformeras så att det blir mer generöst i de geografiska områden där kollektivtrafiken är mindre väl utbyggd. Motionären menar att förslaget försämrar reseavdraget betydligt för dem som inte har möjlighet att välja mellan att resa med bil eller med en väl fungerande kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen i den promemoria som remitterades den 3 maj 2022 föreslår att den övre avståndsgränsen i det nya systemet ska höjas från 80 till 120 kilometer.

Utskottet anser att det är viktigt att reglerna inte försvårar möjligheterna att bo och verka på landsbygden och att reglerna blir mer generösa i glesbygdsområden och i de områden där kollektivtrafiken är bristfällig. Utskottet anser vidare att det är viktigt att arbetsmarknadsregionerna inte krymper och att förslaget i propositionen beaktar de regionförstoringar som skapas genom nya infrastrukturinvesteringar. Utskottet ser positivt på regeringens förslag i propositionen men anser att gränsen skulle kunna höjas ytterligare för att ta hänsyn till arbetspendlare i glesbygd.

Utskottet föreslår därför att riksdagen ska tillkännage för regeringen att den ska återkomma till riksdagen med ett förslag om en höjning av den övre avståndsgränsen för arbetsresor. Utskottet tillstyrker därmed delvis motionerna 2021/22:4728 (M) yrkande 1, 2021/22:4706 (V) yrkande 1, 2021/22:4717 (KD) yrkande 1 och 2021/22:4718 (L) yrkande 1.

Höjd kilometersats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om höjning av kilometersatsen och tillkännager detta för regeringen.

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V) yrkande 2 föreslår motionären att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag om höjd ersättning i glesbygd under en övergångsperiod eftersom det i glesbygd ofta inte finns samma tillgång till kollektivtrafik och en väl utbyggd laddinfrastruktur.

I kommittémotion 2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 2 föreslår motionären att ersättningen ska höjas till 80 öre per kilometer. Motionären menar att vissa pendlare missgynnas i förhållande till dagens system. I en tid då höga drivmedelspriser gjort pendlingen dyr för många på landsbygden, är det angeläget att reseavdraget inte försämras för de med lägre inkomster som bor på platser med knapp tillgång till kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen i den promemoria som remitterades den 3 maj 2022 föreslår att den s.k. kilometersatsen ska höjas från 50 öre per kilometer till 80 öre per kilometer.

Höga drivmedelspriser har gjort arbetsresorna dyra för många på landsbygden som har längre pendlingsavstånd. På landsbygden finns inte heller samma tillgång till kollektivtrafik och laddinfrastruktur. Utskottet anser att det är viktigt att skattereduktionen inte innebär en försämring för vissa skattskyldiga i förhållande till dagens reseavdrag och anser därför att den kilometersats som föreslås i propositionen bör höjas.

Utskottet föreslår därför att riksdagen ska tillkännage för regeringen att den ska återkomma till riksdagen med ett förslag om en höjning av kilometersatsen. Utskottet tillstyrker därmed delvis motionerna 2021/22:4706 (V) yrkande 2 och 2021/22:4717 (KD) yrkande 2.

Höjd milersättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om en höjning av milersättningen för resor i tjänsten och tillkännager detta för regeringen.

Motioner

I kommittémotion 2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 i denna del föreslår motionärerna att det nuvarande reseavdragssystemet består, med de nya planerade beloppen för kostnader för egen bil i tjänsten och förmånsbil, parallellt med det föreslagna systemet med en skattereduktion. Motionärerna menar att den skattskyldige då skulle ges möjlighet att själv välja mellan det befintliga reseavdraget eller den nya ordningen. Det skulle säkra en ordning med möjlighet för de som pendlar längre sträckor med bil att undvika skattehöjningar.

I kommittémotion 2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 2 föreslår motionärerna en kraftigt höjd milersättning. Motionärerna menar att kostnaderna för att inneha och köra bil har ökat kraftigt sedan nivåerna för den skattefria ersättningen fastställdes. Inflationen har urholkat beloppet och skatten på drivmedel har ökat och för detta bör löntagare med stora avstånd till jobbet kompenseras med en betydande höjning av milersättningen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen i den promemoria som remitterades den 3 maj 2022 föreslår en höjning av de schablonbelopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet från 18,50 kronor per kilometer till 25 kronor per kilometer.

Schablonbeloppen har varit oförändrade under många år. Utskottet anser att detta faktum och det faktum att kostnaderna för att inneha och köra bil har ökat kraftigt sedan nivåerna för den skattefria ersättningen fastställdes motiverar en höjning av schablonbeloppen. För att schablonbeloppen bättre ska följa den höjning av kilometersatsen som utskottet föreslår bör även schablonbeloppen höjas.

Utskottet föreslår därför att riksdagen ska tillkännage för regeringen att den ska återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär en höjning av de schablonbelopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2021/22:4728 (M) yrkande 2 i denna del och 2021/22:4719 (SD) yrkande 2 om en höjning av milersättningen vid resor med egen bil i tjänsten.

Behåll nuvarande system parallellt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att behålla nuvarande system parallellt och en utvärdering av den nya skattelättnaden för arbetsresor.

Jämför reservation 2 (M), 3 (KD) och 4 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 i denna del och yrkande 3 föreslår motionärerna att det nuvarande reseavdragssystemet består parallellt med det föreslagna systemet med en skattereduktion. Motionärerna menar att den skattskyldige då skulle ges möjlighet att själv välja mellan det befintliga reseavdraget eller den nya ordningen. Det skulle säkra en ordning med möjlighet för de som pendlar längre sträckor med bil att undvika skattehöjningar. Vidare menar motionärerna att regeringen noga ska följa prisutvecklingen för kostnader som kan hänföras till arbetsresor med bil i syfte att se över hur beloppen kopplade till reseavdraget kan höjas.

I kommittémotion 2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 3 anför motionären att effekterna på storstadspendlingen bör utvärderas särskilt när det har varit på plats i två år och att om de negativa effekterna då visar sig stora, bör förändringar göras i systemet.

I kommittémotion 2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 2 anförs att förslaget bör omarbetas för att komma till rätta med de svårförsvärliga marginaleffekterna i förslaget som innebär att skattelättnaden för arbetsresor blir större än den faktiska kostnaden för resorna. I så fall får dessa personer betalt av staten, och därmed av skattebetalarna, för att resa.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen har för avsikt att justera förslaget genom den promemoria som är ute på remiss. Med hänsyn härtill finner utskottet inte nu skäl att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att det nuvarande reseavdragssystemet ska bestå parallellt med det föreslagna systemet, om att följa prisutvecklingen för kostnader som kan hänföras till arbetsresor med bil, göra en utvärdering av systemet och göra en omarbetning av förslaget för att komma till rätta med överkompensation. Utskottet avstyrker motionerna 2021/22:4728 (M) yrkande 2 i denna del och yrkande 3, 2021/22:4717 (KD) yrkande 3 och 2021/22:4718 (L) yrkande 2.

Reservationer

1. Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, punkt 1 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 1 och avslår proposition 2021/22:228 punkterna 1–3.

Ställningstagande

Vi föreslår att propositionen avslås. Vi vill behålla det nuvarande reseavdraget och anser att många på landsbygden inte har något alternativ till att ta bilen till jobbet och är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. De ökade drivmedelspriserna har redan nu gjort det svårare för denna grupp och detta blir en ytterligare kostnad för de som är beroende av bilen.

2. Behåll nuvarande system parallellt m.m., punkt 5 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Kjell Jansson (M) och Jasmin Farid (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

bifaller delvis motion

2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 i denna del och avslår motionerna

2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 3 och

2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill att regeringen ser till att det nuvarande reseavdragssystemet består parallellt med det föreslagna systemet. Vi vill även att regeringen noga ska följa prisutvecklingen för kostnader som kan hänföras till arbetsresor med bil för att se över hur beloppen som är kopplade till reseavdraget skulle kunna höjas.

3. Behåll nuvarande system parallellt m.m., punkt 5 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 3 och avslår motionerna

2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 2 och

2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 2 i denna del och 3.

Ställningstagande

Jag anser att förslagets effekter på storstadspendlingen bör utvärderas särskilt när förslaget har varit på plats i två år. Om de negativa effekterna då visar sig stora bör förändringar göras i systemet. Jag anser att det krävs ytterligare förändringar i beskattningen av trafiken och förordar därför en helt ny beskattningsmodell för vägtrafiken som kan ersätta befintliga skatter. Jag är medveten om att frågan ligger utanför det aktuella ärendet och har därför inget skarpt förslag men anser likväl att regeringen snarast bör ta initiativ till en sådan utredning.

4. Behåll nuvarande system parallellt m.m., punkt 5 (L)

av Gulan Avci (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L) yrkande 2 och avslår motionerna

2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 3 och
2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 2 i denna del och 3.

Ställningstagande

Jag anser att förslaget bör omarbetas för att komma till rätta med de svår-
försvarliga margineffekterna i förslaget som innebär att skattelättnaden för
arbetsresor blir större än den faktiska kostnaden för resorna. Detta innebär att
dessa personer får betalt av staten och därmed av skattebetalarna för att resa.

Särskilda yttranden

1. Särskilt yttrande (C)

Per Åsling (C) anför:

Jag och mitt parti välkomnar att regeringen presenterar ett förslag till avståndsbaserat och färdmedelsneutralt skattesystem genom skattereduktion. Det nuvarande systemet behöver reformeras och det är mycket positivt att systemet blir avståndsbaserat i enlighet med landsbygdskommitténs förslag.

En reformering av reseavdragssystemet är som sagt välbehövligt. Skatteverket bedömer att 56 procent av de 900 000 ansökningar om reseavdrag som görs årligen är felaktiga. Skattefelet bedöms till 1,75 miljarder kronor. Systemet har också en olycklig klimatpolitisk effekt. Ett system som, bl. a. beroende på sin komplexitet, gör fuskare av vanligt folk och dessutom premierar ensamåkande i bil förtjänar att analyseras noggrant.

Med det övre tak som sätts av regeringen på 80 kilometer enkel väg kommer våra allra mest glest befolkade områden missgynnas av övergången till det avståndsbaserade systemet, vilket inte får ske. Det är viktigt att skattelättnaden för arbetsresor bidrar till att det blir enklare att bo och leva på landsbygden. Avståndsgränsen bör därför höjas. En höjning av avståndsgränsen är nödvändig för att systemreformen inte ska innebära mindre pengar i plånboken för de som i dag får göra avdrag för sina resor. Även den skattefria milersättningen, som varit oförändrad sedan 2007, bör höjas.

Det är anmärkningsvärt att regeringen inte presenterar en lösning för de enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag som drabbas negativt av att skattelättnaden går från att vara ett avdrag till att bli en skattereduktion. En konsekvens av ändringen är att en näringsidkare som går med underskott ett år inte kan få med sig avdrags effekten till ett kommande år med överskott. Det hade varit enklare att låta avdragsrätten kvarstå för enskilda näringsidkare och handelsbolag.

Modellen borde även ta hänsyn till om regionens trafikinfrastruktur, vägar, lokal kollektivtrafik m.m. möjliggör resor till arbetet. Det blir annars svårt eller omöjligt att t.ex. lämna barn på förskola innan jobbet eller att ta ett jobb utanför stadsgränsen för den som inte äger en bil. Pandemin har dessutom ändrat förutsättningarna för arbetspendling och resmönster i stor skala. Det är viktigt att tillgodose behov av arbetskraft i större arbetsmarknadsregioner där entreprenörer i många landsbygder, långt från större tätorter, står för skapandet av många jobbtillfällen.

Vi stöder förslaget i propositionen om att en skattelättnad för arbetsresor införs. Vi stöder även förslaget till tillkännagivande om en höjning av den övre avståndsgränsen liksom förslagen om tillkännagivanden om en höjning av kilometersatsen och milersättningen.

2. Särskilt yttrande (V)

Ulla Andersson (V) anför:

Jag uppskattar att yrkandena i vår motion i huvudsak är tillgodosedda men vill förtydliga att höjningen av kilometersatsen ska gälla för glesbygden där inga alternativ till bilen finns och att den bara ska vara tillfällig så länge det inte finns en utbyggd infrastruktur som alternativ till fossilbilen och där kollektivtrafiken inte är tillräckligt utbyggd. Vidare stöder jag en höjning av den övre avståndsgränsen men vill att också den endast ska gälla för glesbygden. Jag stöder förslaget i propositionen om att en skattelättnad för arbetsresor införs. Jag stöder även förslaget till tillkännagivande om en höjning av den övre avståndsgränsen liksom förslagen om tillkännagivanden om en höjning av kilometersatsen och milersättningen.

3. Särskilt yttrande (KD)

Hampus Hagman (KD) anför:

Kristdemokraterna har föreslagit att den övre gränsen för pendlingsavstånd ska höjas till 180 kilometer och att riksdagen ska tillkänna detta för regeringen. Det är mycket viktigt att det nya systemet för skattelättnad för arbetsresor inte missgynnar arbetspendlare på landsbygden, som gör långväga arbetsresor. Enligt Trafikanalys finns ca 130 000 personer som pendlar längre än 150 kilometer (Trafikanalys (2020). Förvärsarbetande och deras arbetsresor. Pm nr 6). Jag och mitt parti har också föreslagit att ersättningen ska höjas till 80 öre per kilometer. Det är därför positivt att skatteutskottet nu föreslår att såväl den övre gränsen som ersättningen ska höjas. Det bör göras en noggrann analys av den övre avståndsgränsen, så att den inte sätts för lågt och därmed missgynnar långväga arbetspendlare. Om regeringen på nytt lägger fram ett förslag med en för låg övre avståndsgräns så kommer jag och mitt parti att verka för att den höjs. Detsamma gäller om regeringen på nytt lägger fram ett förslag med en för låg kilometersats. Med detta ställer jag mig bakom förslaget i propositionen om att en skattelättnad för arbetsresor införs. Jag stöder även förslaget till tillkännagivande om en höjning av den övre avståndsgränsen liksom förslagen om tillkännagivanden om en höjning av kilometersatsen och milersättningen.

4. Särskilt yttrande (MP)

Lorentz Tovatt (MP) anför:

Jag anser att det kan finnas skäl att överväga en justering av den övre avståndsgränsen för arbetsresor, särskilt nu när kostnaden för pendling har ökat. En sådan justering bör dock vara begränsad till att gynna de som bor i glesbygd och som har långt till sina arbeten. Regeringen har i en promemoria presenterat ett förslag på en höjning, men den exakta utformningen bör avgöras i en samlad översyn som bör genomföras inom ramen för arbetet med

budgetpropositionen. I en sådan översyn bör hänsyn tas till fördelningspolitiska effekter av olika justeringar.

Jag anser att dagens pendlingskostnader skapar skäl till att diskutera justeringar av kilometersatsen för arbetspendling. Den föreslagna nivån i propositionen stämmer inte överens med de kostnader som just nu finns för pendling. En höjning bör dock inte bli permanent. I takt med effektiviseringen och elektrifieringen av transporterna minskar kostnaderna och då bör systemet med skattereduktion för arbetsresor kontinuerligt uppdateras. En höjning bör också rikta in sig på att gynna de som bor i glesbygd och som har långt till sina arbeten. Frågan bör avgöras i en samlad översyn som bör genomföras inom ramen för arbetet med budgetpropositionen.

Med detta ställer jag mig bakom förslaget i propositionen om att en skattelättnad för arbetsresor införs. Jag stöder även förslaget till tillkännagivande om en höjning av den övre avståndsgränsen liksom förslagen om tillkännagivanden om en höjning av kilometersatsen och milersättningen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:228 Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk :

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

Följdmotionerna

2021/22:4706 av Ulla Andersson m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om höjd avståndsrän i glesbygd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag om höjd ersättning i glesbygd under en övergångsperiod och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4717 av Hampus Hagman m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja den övre gränsen för pendlingsavstånd till 180 kilometer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersättningen ska höjas till 80 öre per kilometer och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effekterna på storstadspendlingen bör utvärderas och, om nödvändigt, förändringar göras i systemet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4718 av Gulan Avci m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reseavdraget ska reformeras så att det görs mer generöst i de geografiska områden där kollektivtrafiken är mindre väl utbyggd och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motverka margineffekter där skattelättnaden för arbetsresor blir större än den faktiska kostnaden för resorna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4719 av Eric Westroth m.fl. (SD):

1. Riksdagen avslår propositionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en kraftigt höjd milersättning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4728 av Niklas Wykman m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den föreslagna övre avståndsgränsen för arbetsresor inte ska gälla för arbetsresor med bil och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se till att det nuvarande reseavdragssystemet består, med de nya planerade beloppen för kostnader för egen bil i tjänsten och förmånsbil, parallellt med det föreslagna systemet med en skattereduktion och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen noga bör följa prisutvecklingen för kostnader som kan hänföras till arbetsresor med bil i syfte att se över hur beloppen kopplade till reseavdraget kan höjas och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § lagen (1986:468) om avräkning av utländsk skatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.10 §¹

Vid beräkning av den statliga inkomstskatt som hänför sig till de utländska inkomsterna ska den del av den statliga inkomstskatten som hänför sig till de utländska förvärvsinkomsterna respektive den del som hänför sig till de utländska kapitalinkomsterna beräknas var för sig. Den statliga och kommunala inkomstskatt som hänför sig till de utländska förvärvsinkomsterna (intäktsposter efter avdrag för kostnadsposter) ska anses utgöra så stor del av den skattskyldiges hela statliga respektive kommunala inkomstskatt på förvärvsinkomst, beräknad utan avräkning, som de utländska förvärvsinkomsterna utgör av den skattskyldiges sammanlagda förvärvsinkomst före allmänna avdrag, grundavdrag och sjöinkomstsvdrag. Motsvarande gäller i tillämpliga delar vid beräkning av den del av den statliga inkomstskatten som hänför sig till de utländska kapitalinkomsterna.

Vid tillämpning av första stycket ska, om den skattskyldige fått skattereduktion enligt 67 kap. inkomstskattelagen (1999:1229), sådan reduktion anses ha skett från kommunal och statlig inkomstskatt, statlig fastighetsskatt respektive kommunal fastighetsavgift med så stor del av reduktionen som respektive skatt eller avgift utgör av det sammanlagda beloppet av nämnda skatter och avgift före sådan reduktion. Skattereduktion enligt 67 kap. 5–9 d, 34, 35 och 46–48 §§ inkomstskattelagen ska dock anses ha skett bara från kommunal inkomstskatt.

Vid tillämpning av första stycket ska, om den skattskyldige fått skattereduktion enligt 67 kap. inkomstskattelagen (1999:1229), sådan reduktion anses ha skett från kommunal och statlig inkomstskatt, statlig fastighetsskatt respektive kommunal fastighetsavgift med så stor del av reduktionen som respektive skatt eller avgift utgör av det sammanlagda beloppet av nämnda skatter och avgift före sådan reduktion. Skattereduktion enligt 67 kap. 5–9 d, 34, 35, 46–48 och 53–64 §§ inkomstskattelagen ska dock anses ha skett bara från kommunal inkomstskatt.

¹ Senaste lydelse 2020:1165.

Om en skattskyldig enligt 2 § första stycket 4 lagen (1990:661) om avkastningsskatt på pensionsmedel ska betala avkastningsskatt gäller följande. Vid beräkningen av spärrbeloppet ska, vid bestämmande enligt första stycket av den statliga inkomstskatt som hänför sig till de utländska inkomsterna, avkastningsskatt likställas med statlig inkomstskatt på förvärvsinkomst.

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹

dels att 12 kap. 26–30 §§ och 16 kap. 28 § ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 12 kap. 26 § och 16 kap. 28 § ska utgå,

dels att nuvarande bilaga 67 ska betecknas bilaga 67.1,

dels att 1 kap. 11 §, 12 kap. 2, 24 och 31 §§ och 67 kap. 1, 2 och 34 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tolv nya paragrafer, 67 kap. 53–64 §§, en ny bilaga, bilaga 67.2, och närmast före 67 kap. 53, 56–58, 61, 63 och 64 § nya rubriker av följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2021/22:126 Föreslagen lydelse

1 kap.

11 §

Bestämmelser om hur skatten ska beräknas finns i 65 kap.

Bestämmelser om beräkning av skatt på ackumulerad inkomst finns i 66 kap.

Bestämmelser om skatte-
reduktion för underskott av kapital,
arbetsinkomst (jobbskatteavdrag),
sjukersättning och aktivitets-
ersättning, förvärvsinkomst,
boende i vissa områden (regional
skattereduktion), allmän pensions-
avgift, sjöinkomst, hushållsarbete,
installation av grön teknik, gåva,
mikroproduktion av förnybar el och
avgift till arbetslöshetskassa finns i
67 kap.

Bestämmelser om skatte-
reduktion för underskott av kapital,
arbetsinkomst (jobbskatteavdrag),
sjukersättning och aktivitets-
ersättning, förvärvsinkomst,
boende i vissa områden (regional
skattereduktion), *arbetsresor*,
allmän pensionsavgift, sjöinkomst,
hushållsarbete, installation av grön
teknik, gåva, mikroproduktion av
förnybar el och avgift till arbets-
löshetskassa finns i 67 kap.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap.

2 §²

Utgifter som avses i följande paragrafer ska dras av utan någon
beloppsmässig begränsning, nämligen utgifter
– vid tjänsteresor enligt 5–17 §§,

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

Senaste lydelse av

12 kap. 26 § 2007:1419

12 kap. 27 § 2007:1388

12 kap. 29 § 2007:1388

12 kap. 30 § 2009:1239

16 kap. 28 § 2009:1239.

² Senaste lydelse 2016:1055.

- vid tillfälligt arbete på annan ort eller vid dubbel bosättning enligt 18–22 och 31 §§,
- för hemresor enligt 24 och 31 §§,
- för egenavgifter enligt 36 §,
- för arbetsgivaravgifter enligt 36 a §, och
- i hobbyverksamhet enligt 37 §.

Första stycket gäller också i fråga om utgifter för resor i tjänsten som företas med annat transportmedel än egen bil eller förmånsbil.

Utgifter för inställelseresor enligt 25 § och *för resor mellan bostaden och arbets- och utbildningsplatsen enligt 26–31 §§ ska dras av bara till den del kostnaderna under beskattningsåret sammanlagt överstiger 11 000 kronor. Övriga utgifter ska dras av bara till den del kostnaderna under beskattningsåret sammanlagt överstiger 5 000 kronor.*

Utgifter för inställelseresor enligt 25 § och övriga utgifter ska dras av bara till den del kostnaderna under beskattningsåret sammanlagt överstiger 5 000 kronor.

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 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 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 sambo men inte han själv är skattskyldig för.*

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 *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.*

31 §³

Skattskyldiga som har skattefri förmån av utbildning eller annan åtgärd enligt 11 kap. 17 § ska göra avdrag enligt 26–30 §§ för utgifter för resor mellan bostaden och platsen för utbildningen eller åtgärden.

Om skattskyldiga som avses i första stycket får ersättning för ökade levnadskostnader och för utgifter för hemresor, ska avdrag göras för ökade levnadskostnader enligt de regler som gäller för tillfälligt arbete på annan ort enligt 18 § och för utgifter för hemresor enligt 24 §. Avdraget för ökade levnadskostnader får dock inte överstiga vare sig uppburen ersättning eller de schablonbelopp som anges i 21 §.

Om skattskyldiga som har skattefri förmån av utbildning eller annan åtgärd enligt 11 kap. 17 § får ersättning för ökade levnadskostnader och för utgifter för hemresor, ska avdrag göras för ökade levnadskostnader enligt de regler som gäller för tillfälligt arbete på annan ort enligt 18 § och för utgifter för hemresor enligt 24 §. Avdraget för ökade levnadskostnader får dock inte överstiga vare sig uppburen ersättning eller de schablonbelopp som anges i 21 §.

Har den skattskyldiges anställning upphört på grund av uppsägning får avdrag inte göras för tid efter första året efter uppsägningstidens utgång.

Lydelse enligt prop. 2021/22:126 Föreslagen lydelse

67 kap.

1 §

I detta kapitel finns bestämmelser om skattereduktion för fysiska personer i 2–52 §§ och för juridiska personer i 2 och 27–33 §§.

Skattereduktion ska anges i hela krontal så att öretal faller bort.

I detta kapitel finns bestämmelser om skattereduktion för fysiska personer i 2–64 §§ och för juridiska personer i 2 och 27–33 §§.

2 §

Skattereduktion ska göras för sjöinkomst, allmän pensionsavgift, arbetsinkomst (jobbskatteavdrag), sjukersättning och aktivitetsersättning, förvärvsinkomst, boende i vissa områden (regional skattereduktion), underskott av kapital, hushållsarbete, installation av grön teknik, gåva, mikroproduktion av förnybar el och avgift till

Skattereduktion ska göras för sjöinkomst, allmän pensionsavgift, arbetsinkomst (jobbskatteavdrag), sjukersättning och aktivitetsersättning, förvärvsinkomst, boende i vissa områden (regional skattereduktion), *arbetsresor*, underskott av kapital, hushållsarbete, installation av grön teknik, gåva, mikroproduktion av förnybar el och

³ Ändringen innebär bl.a. att första stycket tas bort.

arbetslöshetskassa i nu nämnd ordning.

Skattereduktion ska räknas av mot kommunal och statlig inkomstskatt som beräknats enligt 65 kap., mot statlig fastighetsskatt enligt lagen (1984:1052) om statlig fastighetsavgift samt mot kommunal fastighetsavgift enligt lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift. Skattereduktion enligt 5–9 d, 34, 35 och 46–48 §§ ska dock räknas av endast mot kommunal inkomstskatt.

Nuvarande lydelse

Rätt till skattereduktion med 1 675 kronor har fysiska personer som den 1 november året före beskattningsåret är folkbokförda i en kommun som anges i bilaga 67.

Rätt till skattereduktion har även obegränsat skattskyldiga som saknar folkbokföring i Sverige den 1 november året före beskattningsåret, om hemortskommunen är en sådan som anges i bilaga 67.

avgift till arbetslöshetskassa i nu nämnd ordning.

Skattereduktion ska räknas av mot kommunal och statlig inkomstskatt som beräknats enligt 65 kap., mot statlig fastighetsskatt enligt lagen (1984:1052) om statlig fastighetsavgift samt mot kommunal fastighetsavgift enligt lagen (2007:1398) om kommunal fastighetsavgift. Skattereduktion enligt 5–9 d, 34, 35, 46–48 och 53–64 §§ ska dock räknas av endast mot kommunal inkomstskatt.

Föreslagen lydelse

34 §⁴

Rätt till skattereduktion med 1 675 kronor har fysiska personer som den 1 november året före beskattningsåret är folkbokförda i en kommun som anges i bilaga 67.1.

Rätt till skattereduktion har även obegränsat skattskyldiga som saknar folkbokföring i Sverige den 1 november året före beskattningsåret, om hemortskommunen är en sådan som anges i bilaga 67.1.

Arbetsresor

Grundläggande bestämmelser

53 §

Skattskyldiga har i den omfattning som anges i detta kapitel rätt till skattereduktion för resor mellan bostaden och arbetsplatsen (arbetsresor).

Med arbetsresor avses även resor mellan bostaden och platsen för skattefri utbildning eller annan åtgärd enligt 11 kap. 17 §.

⁴ Senaste lydelse 2020:864.

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 och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer men inte 80 kilometer.

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

55 §

Skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning är tvungna att använda egen bil eller förmänsbil har, i stället för vad som anges i 54 §, rätt till skattereduktion för skäligen utgifter för arbetsresor.

Avståndsberäkningen

56 §

Avståndet mellan bostad och arbetsplats beräknas till kortaste lämpliga körsträcka med bil oavsett vilket färdmedel och vilken färdväg som har använts. Om arbetsresan omfattar en sträcka på vatten ska den delen av avståndet beräknas till kortaste lämpliga färdsträcka för sjöfarten. Om såväl väg- som vattenförbindelse saknas för någon del av arbetsresan ska den delen av avståndet beräknas till kortaste lämpliga sträcka med annat lämpligt färdmedel.

När arbetsresor görs samma dag mellan olika arbetsplatser beräknas avståndet enkel väg till summan av avstånden från

bostaden till arbetsplatsen, mellan arbetsplatserna och från arbetsplatsen till bostaden dividerat med två.

Beräknade avstånd avrundas uppåt till hela kilometer.

Vilka som kan få skattereduktion

57 §

Rätt till skattereduktion enligt 54 och 55 §§ har efter begäran fysiska personer som är obegränsat skattskyldiga under någon del av beskattningsåret.

Sådan rätt till skattereduktion har efter begäran också de som är begränsat skattskyldiga enligt 3 kap. 18 § första stycket 1, 2 eller 3, om deras överskott av förvärvsinkomster i Sverige och i andra länder, uteslutande eller så gott som uteslutande utgörs av överskott av förvärvsinkomster i Sverige.

Rätt till skattereduktion föreligger inte för arbetsresor hänförliga till inkomster som inte ska beskattas i Sverige.

Underlag för skattereduktion

58 §

Underlag för skattereduktion består av den dagliga reslängden, beräknad enligt 54 och 56 §§, multiplicerad med antalet resdagar.

Högst 210 resdagar under beskattningsåret får ingå i underlaget. Om antalet resdagar överstiger 210 dagar ska underlaget i första hand beräknas efter de längsta resorna i kilometer.

59 §

Vid skattereduktion enligt 54 § ska även utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter som har betalats i samband med arbetsresorna, till den del utgifterna överstiger 8 000

kronor, ingå i underlaget för skattereduktion enligt 58 §.

60 §

För skattskyldiga som har rätt till skattereduktion enligt 55 § består underlaget av summan av skäligena utgifter för arbetsresor under beskattningsåret till den del utgifterna överstiger 11 000 kronor.

Skattereduktionens storlek

61 §

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

62 §

För skattskyldiga som har rätt till skattereduktion enligt 55 § uppgår skattereduktionen till 30 procent av underlaget enligt 60 §.

Begäran om skattereduktion

63 §

En begäran om skattereduktion enligt 54 eller 55 §§ ska göras i inkomstdeklarationen för det beskattningsår då arbetsresorna har gjorts.

Obegränsat skattskyldiga under del av året

64 §

De som är obegränsat skattskyldiga bara under en del av beskattningsåret har rätt till skattereduktion enligt 54 och 55 §§ för dessa dagar.

Om de skattskyldigas överskott av förvärvsinkomster i Sverige och i andra länder, uteslutande eller så gott som uteslutande, utgörs av överskott av förvärvsinkomster i Sverige, ska dock bestämmelserna i

54 och 55 §§ tillämpas utan de begränsningar som anges i första stycket.

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

*Bilaga 67.2***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, Staffanstorps och Vellinge kommuner.

3 Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

Härigenom föreskrivs att 15 kap. 9 §, 26 kap. 19 a § och 31 kap. 33 § skatteförfarandelagen (2011:1244) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 kap.

9 §¹

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

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 arbetsställe-nummer m.m., om ett sådant har tilldelats, *och*

6. arbetsplatsens adress, om betalningsmottagaren har haft endast en arbetsplats i en och samma anställning.

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.

26 kap.

19 a §²

En arbetsgivardeklaration ska även för varje betalningsmottagare innehålla uppgift om

1. den ersättning för arbete som utbetalaren är skyldig att göra skatteavdrag för,
2. den ersättning som utbetalaren är skyldig att göra skatteavdrag för enligt 13 kap. 3 och 4 §§,

¹ Senaste lydelse 2017:387.

² Senaste lydelse 2018:2034.

3. skatteavdragets belopp,

4. den ersättning som utbetalaren är skyldig att betala arbetsgivaravgifter för,

5. ersättning som är underlag för statlig ålderspensionsavgift enligt lagen (1998:676) om statlig ålderspensionsavgift, *och*

6. avdrag med tillämpning av 2 kap. 21 § socialavgiftslagen (2000:980).

5. ersättning som är underlag för statlig ålderspensionsavgift enligt lagen (1998:676) om statlig ålderspensionsavgift,

6. avdrag med tillämpning av 2 kap. 21 § socialavgiftslagen (2000:980), *och*

7. *arbetsplatsens adress, om betalningsmottagaren har haft endast en arbetsplats i en och samma anställning under redovisningsperioden.*

Arbetsgivardeklarationen ska dock inte innehålla uppgift enligt första stycket 1–4 om ersättningen är sådan som avses i 10 kap. 5 § första stycket 4 och 5 inkomstskattelagen (1999:1229).

31 kap.

33 §³

Den som begär skattereduktion för hushållsarbete, gåva, mikroproduktion av förnybar el *eller* installation av grön teknik enligt 67 kap. 11–45 §§ inkomstskattelagen (1999:1229) ska lämna uppgift om underlaget för skattereduktionen.

I fråga om förmån av sådant arbete som räknas som hushållsarbete enligt 67 kap. 13 a och 13 b §§ inkomstskattelagen ska även sådana uppgifter som avses i 9 a § lagen (2009:194) om förfarandet vid skattereduktion för hushållsarbete lämnas.

Den som begär skattereduktion för hushållsarbete, gåva, mikroproduktion av förnybar el, installation av grön teknik *eller arbetsresor* enligt 67 kap. 11–45 *och* 53–64 §§ inkomstskattelagen (1999:1229) ska lämna uppgift om underlaget för skattereduktionen.

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

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

³ Senaste lydelse 2020:1070.