



JURIDISKA FAKULTETEN

vid Lunds universitet

Josephine Svensson

Avdrag eller reduktion?

Det är frågan.

LAGF03 Rättsvetenskaplig uppsats

Kandidatuppsats på juristprogrammet

15 högskolepoäng

Handledare: Richard Croneberg

Termin: HT22

# Innehåll

<b>1 INLEDNING</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte och frågeställning	7
1.3 Avgränsningar	8
1.4 Teori, metod och material	9
1.5 Disposition	10
<b>2 Rättsliga utgångspunkter</b>	<b>11</b>
2.1 Skillnad mellan ett avdrag och en reduktion	11
2.2 Det genomförda avdraget	11
2.3 Den tänkta reduktionen	13
<b>3 De skattskyldiga som berörs</b>	<b>16</b>
3.1 Kort om statistiken som används	16
3.2 Hur många personer gör reseavdrag?	16
3.3 Hur påverkas skattelättnaden för dessa?	18
<b>4 Reduktionen som aldrig blev av</b>	<b>20</b>
4.1 Sammanfattning av regeländringarna	20
4.2 Regeringens syn på förslaget	20
4.3 Remissinstanser	21
<b>5 Ändringen som faktiskt skedde</b>	<b>23</b>
5.1 Sammanfattning av regeländringarna	23
5.2 Regeringens syn på förslaget	23
5.3 Remissinstanser	24
<b>6 Klimatarbetet i Sverige</b>	<b>26</b>
6.1 Miljöbalken	26
6.2 Miljömål	26
<b>7 Analys och slutsatser</b>	<b>28</b>
7.1 Analys	28
7.1.1 Vilket system uppnår bäst miljömålen?	28
7.1.2 Hur underlättar den föreslagna skattereduktionen arbetet mot miljömålen?	29
7.1.2 Slutsatser	31
<b>8 Käll- och litteraturförteckning</b>	<b>33</b>

# Summary

In June 2022, a bill was passed through Riksdagen which led to the cost-based write off for traveling to and from your employment (work commute) being changed to accommodate non-specific travel methods and distance based tax deduction. Before the new bills had gone into effect starting from the 1st of January 2023, the Riksdag changed their mind and opted to pass a new bill that allowed for higher deductions in commuting expenses paired with an increased standard amount. This law is currently in effect. This dissertation aims to both research and evaluate which of these two bills are best suited to reach the aforementioned environmental goals put forward in this paper, and how well this system contributes to reaching the environmental goals that have been laid out. It can be said that both the previous government and the newly appointed government both agree that the proposed tax deduction are most in line with Sweden's commitments to said climate goals. This opinion is also mutual for multiple referral bodies, and is also what this dissertation concludes. Several factors have to be considered, but the main factor is that the deduction system favors higher income citizens that travel long distances by car. This does not correspond well with neither 1 kap. 1 § MB nor with any of the specified environmental goals. Therefore, a tax reduction is better in line with the previously mentioned climate goals. Regarding how well the proposed tax reduction actually meets the environmental goals in question varies. On the one hand the bill proposal does not exactly fall in line with the interim target for 2025 that aims to have 25 % of all transportation methods be any of the following: public transit, travel by bicycle, or walking. This is due to the fact that the lower limits of the distance parameters, 15 kilometers and 30 kilometers, in practice excludes those who can commute by bicycle or walk. In reality, a large amount of travel that equates to below 15 kilometers in distance, where public transit is readily available, is done by car regardless. On the other hand, the proposal in its entirety does fall in line with the other environmental goals. The bill proposal is estimated to decrease CO2 release stemming from work commutes by approximately 11 percent in 5-10 years, which equates to a 2% decrease in the overall emissions stemming from car travel. A decrease in car usage is expected, while work commute with public transit, walking or bicycling is estimated to increase. A major tax relief for those who use public transit or other environment friendly methods is deemed to be more useful compared to a proposed deduction system. The proposed reduction can for that reason deem itself mission successful, at reaching the environmental goals set out. Especially the overarching

environmental goal that dictates that greenhouse gas emissions from in-country transport shall decrease with at least 70 % by 2030 at the latest, due to the fact that the change is expected to substantially decrease emissions from car travel in general.

# Sammanfattning

I juni 2022 röstades ett lagförslag igenom i riksdagen vilket resulterade i att det kostnadsbaserade avdraget för resor till och från arbetet (arbetsresor) ändrades om i grunden till att vara en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion. Innan de nya reglerna hann träda i kraft den 1 januari 2023 ändrade sig riksdagen och röstade i stället igenom ett förstärkt reseavdrag med höjda schablonbelopp, vilket är gällande rätt idag. Uppsatsen ämnar att både utreda och besvara vilket av dessa två lagförslag som är bäst lämpat för att uppnå de miljömål som angivits i uppsatsen, och hur väl detta system bidrar till att nå uppsatta miljömål. Konstaterbart är att både den gamla och den nya regeringen anser att skattereduktionen är mest i linje med Sveriges klimatåtagande. Denna ståndpunkt delas av många remissinstanser och är även den slutsats som uppsatsen kommer fram till. Flera faktorer spelar in i detta men den huvudsakliga faktorn är att avdragssystemet premierar höginkomsttagare som gör långa bilresor. Detta är inte i linje med varken 1 kap. 1 § MB eller med något av de angivna miljömålen. En skattereduktion är därför att föredra. Gällande hur väl skattereduktionen uppfyller målen i fråga varierar. Å ena sidan är lagförslaget inte helt i linje med etappmålet att persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025. Detta på grund av att de nedre avståndsbegränsningarna, 15 kilometer och 30 kilometer, i praktiken exkluderar de som kan cykla eller gå till sitt arbete. En stor andel av korta arbetsresor görs nämligen med bil. Å andra sidan är förslaget i sin helhet i linje med de andra miljömålen. Förslaget beräknas sänka koldioxidutsläppen från arbetsresor med cirka 11 % under en period på 5-10 år, vilket motsvarar en minskning av personbilstrafikens totala utsläpp med cirka 2 procent. En minskning av bilresandet bedöms ske samtidigt som arbetsresor med allmänna transportmedel samt gång eller cykel bedöms öka. En större skattelättnad uppskattas tillfalla de som reser med allmänna transportmedel än avdragssystemet. Reduktionen kan därför anses uppfylla övriga miljömål väl. Framför allt det övergripande miljömålet att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska

minska med minst 70 % senast år 2030, då ändringen förväntas sänka personbilstrafikens utsläpp.

# Förord

Jag vill tacka min handledare Richard och samtliga lärare som jag har haft under mina tre år på juristprogrammet. Det har varit en upplevelse likt ingen annan och jag ser fram emot ännu fler år på fördjupningskurserna!

Jag vill även tacka mina kära familjemedlemmar, vänner och framför allt min fantastiska sambo som har varit ett stöd i denna tid av uppsatsskrivande.

# Förkortningar

MB	Miljöbalk
IL	Inkomstskattelagen
Arbetsresor	Resor till och från arbetet



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Möjligheten att få avdrag för resor till och från arbetet (arbetsresor) är något som flitigt utnyttjas av skattebetalarna i Sverige. Dock är det många som tillämpar reglerna fel vilket dels leder till att många får avslag och eventuellt skattetillegg, dels att avdragen går igenom och att staten därmed förlorar intäkter. Reglerna har dessutom kritiserats utifrån ett miljö- och jämställdhetsperspektiv och utredningar har därför tillsatts för att förändra regelverket. I juni 2022 beslutade riksdagen att ändra det skatterättsliga regelverket i sin grund till att vara en skattereduktion istället för ett skatteavdrag. De nya reglerna skulle utgå från avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för kostnaden som personen haft för resan, vilket är fallet idag. I samband med att den nya modellen röstades igenom bad riksdagen regeringen att återkomma med ett förslag om en höjning av den övre avståndsgränsen för arbetsresor. Riksdagen beslutade sedan i oktober 2022 att inte genomföra reduktionen och i stället göra justeringar av det befintliga avdraget.

## 1.2 Syfte och frågeställning

Regeringen beslutade 2017 att tillsätta en kommitté (reseavdragskommittén) som har haft i uppdrag att undersöka hur systemet för arbetsresor bör omarbetas för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och samtidigt vara enklare än det nuvarande systemet att tillämpa, administrera och kontrollera. Andra utgångspunkter är att reglerna ska bidra till regionförstoring, att Sverige når klimatmålet för transportsektorn 2030 samt att minska skattefelet kopplat till avdraget.<sup>1</sup> Syftet med denna uppsats är att analysera de olika regelsystemen mot vissa utvalda miljömål (se avsnitt 6.2) för att utröna vilket regelverk som är bäst lämpat för att uppnå målen. Detta kommer att analyseras utifrån gällande rätt, två olika propositioner samt relevanta remissinstanser som har fått ta

---

<sup>1</sup> SOU 2019:36, s. 43.

del av de olika förslagen. Frågorna som ska besvaras är *Vilket regelsystem är bäst lämpat för att nå miljömålen? Hur väl uppfyller detta system miljömålen?* Den sistnämnda frågan kommer att specificeras ytterligare i avsnitt 7.1.2 efter att uppsatsen i avsnitt 7.1.1 konstaterat vilket av systemen som är bäst lämpat.

### **1.3 Avgränsningar**

Uppsatsen kommer att fokusera på typfallen. Det kommer alltså inte finnas fokus på t ex skattskyldiga som reser fler än en resa tur och retur, gör tjänsteresor eller som har ett funktionshinder/sjukdom som gör att de måste åka bil. Arbetet kommer främst att utgå från diverse propositioner. Detta är viktigt att ha med sig framför allt vid reduktionen då kommitténs förslag i vissa aspekter skiljer sig från regeringens. Att redogöra för dessa skillnader finns det inte utrymme för inom ramen för denna uppsats. Uppsatsen är på grund av utrymmesskäl inriktad på enbart ett område av många som nämns i propositionen, nämligen miljömål. Andra aspekter såsom skattefel, regionförstoring eller liknande kommer inte att behandlas närmare.

Urvalet av remissinstanser har gjorts utifrån tanken att belysa miljöaspekter från olika synvinklar, exempelvis både från miljöorganisationer och näringslivsorganisationer. Enbart remissinstanser som har avgett yttrande på båda propositioner används. Eftersom detta i högsta grad är en politisk fråga kommer gällande rätt främst att baseras på det övergripande målet i Miljöbalk (1998:808). Detta kommer sedan att exemplifieras och belysas med hjälp av några miljömål. Diverse specialregleringar kommer på grund av utrymmesskäl inte att granskas närmare. Detta förhållningssätt har dessutom valts för att göra lagstiftarens vilja och vision så överskådlig som möjligt och för att på ett pedagogiskt sätt kunna jämföra denna med de nya lagförslagen.

### **1.4 Teori, metod och material**

Uppsatsen utgår från den rättsanalytiska metoden, och till viss del den rättsdogmatiska metoden. Eftersom det är en politisk fråga baseras

uppsatsen på målsättningar snarare än lagtext. Den rättsdogmatiska metoden kan beskrivas skildra det för tiden aktuella rättsläget genom att systematisera och tillämpa allmänt accepterade rättskällor. Den rättsdogmatiska metoden kan också användas för att kritisera rådande rättsläge.<sup>2</sup> Viss doktrin menar dock att denna typ av kritik faller under analytisk rättsvetenskap<sup>3</sup>; en åsikt som skribenten till denna uppsats delar. Den rättsdogmatiska och rättsanalytiska metoden blandas med andra ord. Den rättsdogmatiska metoden går främst att se genom användandet av förarbeten, doktrin och gällande rätt. Dock kretsar inte analysen särskilt mycket kring gällande rätt utan kring lagförslaget för skattereduktionen. På grund av detta använder uppsatsen till största del den rättsanalytiska metoden.

Eftersom detta är ett färskt ämne har inte doktrinen hunnit behandla det ännu. Därför används remissinstanser för att problematisera lagförslagen. Dessa används alltså för att bidra med olika perspektiv till analysen. Även Skatteverkets allmänna råd kommer till viss del att användas i uppsatsen. Alla uttalanden från en myndighet som innehåller generella rekommendationer om tillämpning av en författning och som anger hur någon kan eller borde handla i ett visst hänseende kallas för allmänna råd (1 § författningssamlingsförordningen (1976:725)). Dessa är aldrig formellt bindande. Dock beaktas Skatteverkets allmänna råd ofta i rättstillämpningen p g a likformighetsskäl.<sup>4</sup> Trots att rättskällevärdet inte är större än det som erhålls av doktrin kommer de allmänna råden att användas till viss del i denna uppsats för att precisera vag lagtext.

## 1.5 Disposition

Uppsatsen inledande kapitel beskriver syftet, frågeställningarna, avgränsningen, metoden, materialet samt forskningsläget. I andra kapitlet följer rättsliga utgångspunkter. Tredje kapitlet behandlar människorna som berörs. Det fjärde kapitlet beskriver reduktionen medan det femte kapitlet beskriver avdraget. Kapitel sex behandlar om klimatmålen och analysen

---

<sup>2</sup> Rättsdogmatisk metod. s. 21 och 40.

<sup>3</sup> Rättsvetenskap för uppsatsförfattare, s. 53 f.

<sup>4</sup> Grundläggande inkomstskatterätt, s. 60.

återfinns i det sjunde kapitlet. Uppsatsen avslutas med en käll- och litteraturförteckning i kapitel åtta.

## 2 Rättsliga utgångspunkter

### 2.1 Skillnad mellan ett avdrag och en reduktion

Avdrag och reduktioner görs på olika platser i skatteberäkningen. Ett avdrag minskar den inkomst som skatten beräknas på med samma belopp som avdraget; värdet av ett avdrag är alltså beroende av den skattskyldiges marginalskatt. Marginalskatten varierar beroende på inkomstens storlek, men ligger vanligen i intervallet mellan cirka 28 och 60 procent. Det innebär att ett reseavdrag på exempelvis 10 000 kronor kan vara olika mycket värt i form av en skattelättnad från 2 800 kronor för en skattskyldig med låg marginalskatt och upp till 6 000 kronor för en skattskyldig med hög marginalskatt.<sup>5</sup> Enkelt formulerat går det att förklara som att ett avdrag på 100 kronor innebär en skattelättnad på 30 kronor för den med 30 procent i marginalskatt och 50 kronor för den med 50 procent i marginalskatt.<sup>6</sup>

En skattereduktion minskar i stället den slutliga skatten med samma belopp som reduktionen. Det finns flera olika skattereduktioner och de ska räknas av i en särskild ordning. Det som påverkar hur mycket den skattskyldige kan få i skattereduktion är bl a hur mycket skatt denne har betalat in under året samt vilka övriga avdrag och skattereduktioner som denne har. För att en skattereduktion ska kunna tillgodoräknas krävs alltså att det finns skatt att reducera. Eftersom en skattereduktion inte minskar inkomsten utan den uträknade skatten blir skattereduktionerna lika mycket värd för alla skattskyldiga oberoende av deras marginalskatt.<sup>7</sup>

### 2.2 Det genomförda avdraget

Detta kapitel är en ihopslagning av det som i skrivande stund är gällande rätt och det som kom att bli gällande rätt efter att denna uppsats publicerats. Ändringarna som skett efter den 1 januari 2023 består av smärre justeringar

---

<sup>5</sup> SOU 2019:36, avsnitt 3.2.3.

<sup>6</sup> Prop 2021/22:228, s. 77.

<sup>7</sup> SOU 2019:36, avsnitt 3.2.3.

och behandlas därför löpande genom texten. Ändringarna kommer sedan att sammanfattas i avsnitt 5.1.

Huvudregeln är att utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster ska dras av som kostnad om inte något annat anges, enligt 12 kap. 1 § IL. Anledningen till denna restriktivitet är att avdrag inte godkänns för personliga levnadskostnader 9 kap. 2 IL. Arbetsresor anses som personliga levnadskostnader men kan dras av till viss del ändå genom särskilda regler.<sup>8</sup>

I 12 kap. 26 § IL framgår att skäligen utgifter för arbetsresor ska dras av om avståndet mellan bostad och arbetsplats motiverar att ett transportmedel behöver användas. Vid resor med allmänna transportmedel anses skäligen utgifter för arbetsresor vara den lägsta kostnad som finns för dessa. Vidare bör arbetsresor med allmänna transportmedel enbart godkännas om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst två kilometer, med vissa få undantag.<sup>9</sup> För resor med bil ska avståndet enligt 12 kap. 27 § 1 st. IL vara minst fem kilometer och det måste klart framgå att den skattskyldige gör en tidsvinst på minst två timmar genom att använda en bil i stället för allmänna transportmedel. Innan ändringen trädde i kraft gjordes avdrag enligt 3 stycket med 1 krona och 85 öre för varje kilometer, dvs en milersättning på 18 kronor och 50 öre. Efter ändringen görs avdrag med 2 kronor och 50 öre för varje kilometer, dvs 25 kronor i milersättning. Samma ändring har skett för näringsidkare vilka enligt 16 kap. 27 § också får göra ett avdrag på 2 kronor och 50 öre för varje kilometer. Detta dras dock av i inkomstslaget näringsverksamhet. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt ska enligt 4 stycket också dras av.

Oavsett vilket transportmedel som har använts ska det dras av bara till den del som kostnaderna sammanlagt överstiger 11 000 kronor, se 12 kap. 2 § 3 st samt 12 kap. 27 § 1 st. IL. Om det inte skulle finnas tillgängliga allmänna transportmedel på hela eller delar av sträckan så behöver tidsvinstkravet inte

---

<sup>8</sup> Ibid, s. 122.

<sup>9</sup> SKV A 2019:23, avsnitt 1.

heller vara uppfyllt, enligt 12 kap. 28 § IL. Den skattskyldige bör då medges ett skäligt avdrag. Avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen måste vara minst två kilometer. Saknas allmänna transportmedel bara för en del av sträckan, och denna del är minst två kilometer, bör, oberoende av tidsvinst, avdrag för kostnad för bil beräknas för hela sträckan som bilen använts.<sup>10</sup>

Förmån av fri eller delvis fri bil beräknas enligt 61 kap. 5–11 §§ IL på ett visst schabloniserat sätt. Skattskyldiga som gör arbetsresor med förmånsbil kunde innan ändringen göra avdrag för utgifter med 65 öre för varje kilometer om bilen är dieseldriven, och 95 öre för övriga bilar, enligt 12 kap. 29 § IL. Efter ändringen förblir avdraget för elektricitet till elbil på 95 öre för varje kilometer. Laddhybrider, som kan köras på både elektricitet och andra drivmedel, omfattas inte av den lägre avdragsnivån. Dock görs inte längre en åtskillnad för bensin och diesel utan båda drivmedel får dras av med en 1 krona och 20 öre.<sup>11</sup> Kostnader för arbetsresor med förmånsbil omfattas av beloppsgränsen i 12 kap. 2 § 3 st. IL. För övrigt ska arbetsplatsens adress framöver anges i arbetsgivardeklarationen, eller i kontrolluppgift.<sup>12</sup>

## 2.3 Den tänkta reduktionen

I propositionen har avdragsreglerna i 12 kapitlet IL för resor till och från arbetet tagits bort och ersatts av regler för skattereduktion i 67 kapitlet. Reglerna är inte gällande rätt idag utan nedan paragrafer kommer från förslaget enligt propositionen.

Den grundläggande bestämmelsen för reduktionen är 67 kap. 53 § IL vilken stadgar att skattskyldiga har rätt till skattereduktion för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Definitionen av arbetsresor är densamma som i nuvarande 12 kap. 26 § IL men begreppet har utvidgats till att även avse vissa andra resor.<sup>13</sup> Villkoren som gäller anges i 67 kap. 54 § IL och stadgar

---

<sup>10</sup> SKV A 2019:23 och SKV A 2022:38, avsnitt 6.

<sup>11</sup> Prop. 2021/22:228, avsnitt 4.3 och 5.1.

<sup>12</sup> Ibid, avsnitt 4.4.

<sup>13</sup> Ibid, avsnitt 4.1 och 6.2.

att skattereduktion ska göras för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 15 kilometer men inte 80 kilometer. Om avståndet är 20 kilometer kommer alltså enbart 5 kilometer att ingå i beräkningen. Dock framgår det i 2 stycket att andra regler gäller för de som bor i vissa angivna storstadskommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. Då ska skattereduktionen i stället ska göras för den del av avståndet som enkel väg överstiger 30 kilometer men inte 80 kilometer. Om en skattskyldig bor i en sådan storstadskommun och under samma dag reser mellan arbetsplatser belägna i och utanför en storstadskommun ska den lägre avståndsgränsen, dvs 15 kilometer, tillämpas för hela resan. Beräkningen av antalet resdagar ska göras gemensamt för inkomstlagen tjänst och näringsverksamhet. Den som uppfyller kraven i 1 eller 2 stycket ska enligt 3 stycket ha rest minst 30 dagar.<sup>14</sup> Enligt 67 kap. 56 § 1 st. IL ska avståndet mellan bostad och arbetsplats beräknas till kortaste lämpliga körsträcka med bil oavsett vilket färdmedel och vilken färdväg som har använts. Avståndet ska alltid avrundas uppåt till hela kilometer, enligt 3 stycket.<sup>15</sup>

I 67 kap. 58 § IL stadgas att underlaget för skattereduktion består av den dagliga reslängden, beräknad enligt 54 och 56 §§, multiplicerad med antalet resdagar. Enligt 2 stycket får högst 210 resdagar under beskattningsåret ingå i underlaget. Om antalet resdagar är fler än 210 dagar ska underlaget enligt 3 stycket i första hand beräknas efter de resdagar som totalt sett innefattar längst daglig reslängd i kilometer. Beräkningen av antalet resdagar ska göras gemensamt för inkomstlagen tjänst och näringsverksamhet.<sup>16</sup> Enligt 67 kap. 59 § IL ska även utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter som har betalats i samband med arbetsresorna ingå i underlaget för skattereduktion till den del som utgifterna överstiger 8 000 kronor, om kraven i 54 § är uppfyllda.<sup>17</sup> Dock går det inte längre att få en skattelättnad för trängselskatt.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Ibid, avsnitt 4.3.

<sup>15</sup> Ibid, avsnitt 4.4.

<sup>16</sup> Ibid, avsnitt 4.5.3.

<sup>17</sup> Ibid, avsnitt 5.1.2.

<sup>18</sup> Ibid, avsnitt 5.1.



Skattereduktionen räknas enligt 67 kap. 61 § IL ut genom att underlaget enligt 58 § (d.v.s. den dagliga reslängden multiplicerat med antalet resdagar med denna reslängd) multipliceras med 50 öre. För underlaget enligt 59 § uppgår skattereduktionen till 30 procent.<sup>19</sup> Reduktionen ska enligt 67 kap. 1 § anges i hela krontal. I 67 kap. 2 § 1 st. IL regleras i vilken ordning reduktionerna som finns ska dras av. Skattereduktionen för arbetsresor dras av före underskott av kapital. Det görs även en ändring i 2 stycket vilket medför att reduktionen endast ska räknas av mot kommunal inkomstskatt.<sup>20</sup> Arbetsplatsens adress ska framöver anges i arbetsgivardeklarationen, eller i kontrolluppgift.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Ibid, avsnitt 4.5.3 och 5.1.2.

<sup>20</sup> Ibid, avsnitt 4.7.

<sup>21</sup> Ibid, avsnitt 7.2.

## **3 De skattskyldiga som berörs**

### **3.1 Kort om statistiken som används**

Trafikanalys gör nationella resvaneundersökningar och samlar information om människors resande. Undersökningen som reseavdragskommittén använt sig av pågick dagligen under perioden 2011-2016 och bestod av telefonintervjuer. Trafikanalys har från denna undersökning tagit fram statistik över arbetsresor. Dock är denna statistik behäftad med både fel och osäkerhet bl a på grund av att svarsfrekvensen under senare år sjunkit till som lägst 30 procent 2016. Dessutom finns osäkerhet såsom urvalsdragning och osäkerhet i mätningen av variabler. Statistiken redovisas därför som ett årsgenomsnitt för perioden 2011–2016.<sup>22</sup>

Kommittén har också haft tillgång till Statistiska centralbyråns (SCB) mikrosimuleringsmodell Fasit för beskattningsåret 2016. Fasit innehåller bl a ett register över avståndet mellan bostad och arbetsplats för samtliga förvärvsarbetande, förutom cirka 7 procent. Kvaliteten hos adressuppgifterna kan enligt SCB i vissa avseenden vara bristfällig då felrapportering av både folkbokföringsadresser och arbetsställesnummer förekommer. Reseavdragskommittén har analyserat statistiken utifrån uppskattningar av sträckor och restider med både bil och kollektivtrafik. Sökningen är gjord för en resa kl. 07.00 en måndag under hösten 2018. Urvalet som har analyserats består av 38 361 personer. Tillförlitligheten bedöms vara osäker och stickprov har gjorts för att kontrollera rimligheten i resultaten. Kommittén bedömer resultaten, utom vissa extremfall, som rimliga. Dock har SCB understrukit att viss osäkerhet finns i de adressuppgifter som ligger till grund för avståndsberäkningarna och att statistiken därför bör tolkas med försiktighet.<sup>23</sup>

### **3.2 Hur många personer gör reseavdrag?**

---

<sup>22</sup> SOU 2019:36, s. 70.

<sup>23</sup> Ibid, s. 71 f.

Exakt hur många som gör avdrag med respektive färdmedel är oklart då val av färdmedel inte anges i inkomstdeklarationen. I betänkandet kom reseavdragskommittén fram till att cirka 90 procent av de begärda reseavdragen avser resor med bil.<sup>24</sup> Hur kommittén kom fram till denna siffra är en komplicerad process som kommer att dras i korthet. Genom Skatteverkets kontroller har myndigheten konstaterat att cirka 84 procent av avdragen avser resor med bil och cirka 5 procent resor med allmänna transportmedel. Dock uppger Skatteverket att den exakta andelen är osäker. Enligt deras bedömning ligger andelen arbetsresor med bil finnas i intervallet 60–94 procent. Detta kan jämföras med statistik från Trafikanalys som konstaterar att runt 17 procent av samtliga arbetsresor, alltså inte enbart de som begär avdrag, görs med allmänna transportmedel.<sup>25</sup> För att ge än mer bakgrund konstaterar trafikanalys att cirka 60 procent av samtliga förvärvsarbetare (cirka 5 miljoner) resor med bil, cirka 17 procent med allmänna transportmedel, 12 procent med cykel och 9 procent med gång.<sup>26</sup> Av knappt 5 miljoner förvärvsarbetande har ungefär 830 000 personer ett avstånd mellan 15 och 30 kilometer mellan bostad och arbetsplats. Drygt 550 000 personer har ett avstånd som är mellan 30 och 80 km.<sup>27</sup> Detta gäller för arbetsresor generellt sett. Det var enbart cirka 873 000 personer som gjorde ett faktiskt reseavdrag 2019.<sup>28</sup>

Enligt Trafikanalys är resor till fots eller med cykel vanligt på kortare avstånd (under 10 kilometer). För resor mellan 30 och 70 km står allmänna transportmedel för upp emot 20 procent av resorna och andelen gång och cykel sjunker till nära noll.<sup>29</sup> Antalet personer som gör arbetsresor med kollektivtrafik mellan 15 och 80 kilometer är cirka 260 000 stycken. Dock är det sammanlagt cirka 830 000 skattskyldiga som beräknas arbetspendla med kollektivtrafik, varav 165 000 personer på avstånd över 30 kilometer. Ungefär hälften av det totala antalet resenärer har ett avstånd på under 15

---

<sup>24</sup> Prop. 2021/22:228, s. 79.

<sup>25</sup> SOU 2019:36, s. 113.

<sup>26</sup> Trafikanalys, PM 2020:6, s. 7.

<sup>27</sup> Ibid, s. 7.

<sup>28</sup> Prop. 2021/22:228, s. 77.

<sup>29</sup> Ibid, s. 80.

kilometer och cirka 1,6 miljoner av dessa görs med bil.<sup>30</sup> Cirka 40 000 personer, av 290 000 skattskyldiga med förmånsbil, gjorde reseavdrag i inkomstslaget tjänst 2019. Dock är det inte säkert att alla dessa företag arbetsresorna med sin förmånsbil då val av färdmedel återigen inte anges i inkomstdeklarationen.<sup>31</sup>

### **3.3 Hur påverkas skattelättnaden för dessa?**

Det framgår av reseavdragskommitténs betänkande att kostnaden för kollektivtrafik i regel uppgår till mellan 5 000 och 20 000 kr per år för resor mellan 15 och 80 kilometer. Detta gäller för regional kollektivtrafik i hela landet. Inom de tre uppräknade storstadsregionerna är kostnaden för ett årskort cirka 10 000 till 12 000 kronor. Ett årskort för tågresor med SJ kostar från cirka 43 000 kronor. I de flesta fall ger skattereduktionen en större skattelättnad för de som reser med kollektivtrafik, jämfört med dagens reseavdrag. I vissa fall kan den föreslagna skattereduktionen resultera i en överkompensation då reduktionen kan komma att överstiga biljettkostnaden för resorna. Dock har reseavdragskommittén gjort en avvägning mellan risken för överkompensation för kollektivtrafik i förhållande till minskad skattelättnad för bilresor och risken bedöms vara förhållandevis begränsad. De som samåker får i många fall en större skattelättnad då både förare och passagerare kan ta del av reduktionen.<sup>32</sup>

Skattereduktionen är begränsad till maximalt 13 650 kronor per person och år. Detta gäller de som berörs av den lägre avståndsgränsen (15 kilometer). De som berörs av den högre avståndsgränsen (30 kilometer) kan få maximalt 10 500 kronor i skattereduktion per år.<sup>33</sup> Skattskyldiga som använder förmånsbil får samma skattereduktion som de som använder egen bil, dvs 50 öre per kilometer för avstånd enkel väg, inom avståndsgränserna. Det innebär att skattskyldiga med förmånsbil i de flesta fall får en större skattelättnad jämfört med dagens regler. Reseavdragskommittén konstaterar

---

<sup>30</sup> Trafikanalys, s. 34.

<sup>31</sup> Prop 2021/22:228, s. 83.

<sup>32</sup> Ibid, s. 82 f.

<sup>33</sup> Ibid, s. 78.

att skattelättnaden i ovanliga fall kan öka med ca 10 000 kronor per år för de som har en dieseldriven förmånsbil. Det gäller förmånstagare som har en låg marginalskatt och som dessutom har ett reseavstånd på omkring 80 kilometer, enkel väg. Skattereduktionen kan också innebära en viss överkompensation för de med elbil och som laddar denna i hemmet.<sup>34</sup>

Den största skillnaden uppstår för personer som har hög inkomst samt marginalskatt och som gör avdrag för arbetsresor med bil. Reseavdragskommittén ger ett exempel att en skattskyldig som pendlar 10 mil enkel väg med bil i 210 dagar per år, kan göra avdrag på cirka 67 000 kronor (med milersättning på 18 kr och 50 öre). Med 52 procent i marginalskatt blir skattelättnaden nästan 35 000 kronor. Skattelättnaden för denna person minskar med cirka 21 000 kr per år eftersom skattereduktionen ges med högst 13 650 kr.<sup>35</sup> Det genomsnittliga avdragsbeloppet var cirka 16 100 kronor 2019 och den genomsnittliga skattelättnaden cirka 6 000 kronor per person. Den föreslagna skattereduktionen uppskattas i genomsnitt uppgå till ca 4 600 kronor per person och år.<sup>36</sup> I och med att ersättningen har höjts till 2 kronor och 50 öre per kilometer kommer skillnaden av den genomsnittliga skattelättnaden sannolikt bli ännu högre i framtiden.

---

<sup>34</sup> Ibid, s. 83 f.

<sup>35</sup> Ibid, s. 80.

<sup>36</sup> Ibid, s. 77.

## 4 Reduktionen som aldrig blev av

### 4.1 Sammanfattning av regeländringarna

Kontexten är återigen att reduktionen röstades igenom i riksdagen och var tänkt att träda i kraft den 1 januari 2023. Dock röstades de ändrade avdragsreglerna igenom i riksdagen före detta datum. Reduktionen bygger i breda drag på att de nuvarande kostnadsbaserade avdragsreglerna avskaffas och ersätts av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion. Systemet är regionalt differentierat. Det innebär att skattereduktion ges för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 15 kilometer medan en skattskyldig som bor och arbetar i en särskilt uppräknad storstadskommun i stället har en nedre avståndsgräns mellan bostad och arbetsplats som enkel väg överstiger 30 kilometer. Dock är den övre avståndsgränsen 80 kilometer i bägge scenarion. Skattereduktionen beräknas därefter utifrån det faktiska antalet resdagar under beskattningsåret dock minst 30 dagar och högst 210 dagar. Reduktionen beräknas sedan med 50 öre per kilometer oavsett vilket färdmedel som har använts för resan. En skattereduktion på 30 procent ges för skäligena utgifter för väg-, bro- eller färjeavgifter i samband med arbetsresor, men enbart för kostnader som överstiger 8 000 kronor. Dessutom avskaffas avdraget för trängselskatt. Administration och kontroll görs säkrare genom att arbetsgivaren ska lämna uppgift om arbetsplatsens adress i arbetsgivardeklarationen.<sup>37</sup>

### 4.2 Regeringens syn på förslaget

Reseavdragskommittén har undersökt flera olika aspekter i en omfattande skala. Deras uppdrag har, utifrån ett miljöperspektiv, i breda drag varit att lämna förslag på ett förändrat reseavdragssystem som gynnar resor med låga utsläpp av både växthusgaser och luftföroreningar och som bidrar till att klimatmålet för transportsektorn 2030 uppnås. Avdraget ska bidra till att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikens infrastruktur inte är utvecklad.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Jfr. avsnitt 2.3.

<sup>38</sup> Dir. 2017:134, s. 6 f.

Regeringen drar slutsatsen att en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion är positiv ur en klimatsynpunkt. Detta har baserats bland annat på simuleringar som har utförts. Dessa pekar på en minskning av koldioxidutsläppen, liksom andra utsläpp, från arbetsresor med cirka 11 procent under en period på 5-10 år, vilket motsvarar en minskning av personbilstrafikens totala utsläpp med cirka 2 procent.<sup>39</sup> De pekar även på att förslaget kommer att leda till en överflyttning från bil till allmänna transportmedel. Minskning av bilresandet bedöms ske med 1,2 procent (upp till 2 procent enligt regeringen) på kort sikt och 0,8 procent på lång sikt. Antalet arbetsresor med allmänna transportmedel beräknas i sin tur att öka med 2 procent på kort sikt och 6 procent på lång sikt.<sup>40</sup> Arbetsresande med gång eller cykel bedöms öka med cirka 1 procent. Den genomsnittliga reslängden med allmänna transportmedel ökar från knappt 19 till 20 kilometer för en enkel resa. Genomsnittet för bilåkandes körsträcka bedöms minska från cirka 17 till 15 kilometer. Regeringen bedömer att cirka 20 procent kommer att resa med allmänna transportmedel och cirka 80 procent med bil. Respektive siffror vid dagens avdragssystem har, av regeringen, uppskattas till 10 procent med allmänna transportmedel och 90 procent med bil. Fortsättningsvis uppskattar regeringen att cirka 20 procent av skattelättnaden i kronor kommer tillfalla de som reser med allmänna transportmedel att cirka 80 procent till de som reser med bil. Fördelningen i kronor vid avdragssystemet ligger på ungefär 5 procent kollektivtrafik och 95 procent bil.<sup>41</sup>

### 4.3 Remissinstanser

Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) välkomnar förslaget i sin helhet. Bl a anser de att förslaget ligger i linje med flera av de globala målen för hållbar utveckling som formuleras i Agenda 2030, t ex mål 13: Bekämpa klimatförändringen. Detta baserar de framför allt på att systemet är avståndsbaserat och färdmedelsneutralt, vilket kan uppmuntra till resor med kollektivtrafik, vilket i sin tur potentiellt bidrar till

<sup>39</sup> Sweco, Förändrat arbetsreseavdrag? Slutrapport 2019-05.14, bl a s. 7; Prop 2021/22:228, s. 93 f.

<sup>40</sup> Prop 2021/22:228, s. 94.

<sup>41</sup> SOU 2019:36, s. 20.

att minska utsläpp av växthusgaser.<sup>42</sup> Den ideella föreningen Gröna mobilister (f.d. gröna bilister) framför att förslaget, på grund av de lägre avståndsgränserna, i praktiken inte är helt färdmedelsneutral. Detta på grund av att det idag är många som pendlar med cykel till arbetet, men få (vilket utredningen själv konstaterar) som pendlar på avstånd om 15 kilometer eller längre enkel resa. I storstadskommunerna, där fler behöver och ofta även kan välja cykel framför bil och kollektivtrafik, är den nedre gränsen satt till 30 kilometer. Gröna mobilister menar därför att de nedre avståndsgränserna bör vara olika beroende på vilket färdmedel som nyttjas och att cykeln, samt likvärdigt, bör ha lägst avståndsgräns.<sup>43</sup> Svensk kollektivtrafik delar regeringens uppfattning och menar att den avståndsbaseade och färdmedelsneutrala skattereduktionen kommer att minska klimatutsläppen eftersom samtliga arbetspendlare kommer att beskattas på samma sätt. De påpekar att förslaget enligt konsekvensanalysen lär minska utsläppen med 220 000 ton koldioxid per år. Svensk kollektivtrafik vill dock allokera en del skatteintäkter annorlunda, bl a för att finansiera ännu fler åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen. Av klimat- och miljöskäl ställer de sig även negativa till förslaget att låta förmånsbilar omfattas av skattereduktionen då det kan öka subventionen av dessa.<sup>44</sup> Svenskt näringsliv konstaterar att de står bakom de klimatpolitiska målen men menar att reseavdraget inte är ett lämpligt styrmedel för dessa och därför orsakar målkonflikter. De påpekar att klimatpåverkan inte orsakas av arbetsresorna i sig utan av val av transportmedel samt bränsle. Andra regelverk kan därför utformas så att de styr dessa val mot en mer klimatvänlig riktning.<sup>45</sup> Naturvårdsverket tillstyrker förslaget då det minskar subventionen av, och incitamenten för, att använda egen bil vid arbetsresor. Det nya regelverket bidrar till att minska utsläppen från arbetsresor eftersom det är färdmedelsneutralt.<sup>46</sup>

---

<sup>42</sup> Formas, Remissyttrande, Fi2021/03460.

<sup>43</sup> Gröna (Mo)bilister, Remissyttrande, Fi2021/03460.

<sup>44</sup> Svensk Kollektivtrafik, Remissyttrande, Fi2021/03460, s. 5 f.

<sup>45</sup> Svenskt Näringsliv, Remissyttrande, Fi2021/03460.

<sup>46</sup> Naturvårdsverket, Remissyttrande, Fi2021/03460.



# 5 Ändringen som faktiskt skedde

## 5.1 Sammanfattning av regeländringarna

Ändringen, vilken idag är gällande rätt, innebär höjda nivåer för avdrag. Avdraget höjs till 2 kronor och 50 öre för varje kilometer i både inkomstslaget tjänst och näringsverksamhet. Vad gäller förmånsbil höjs avdraget för elektricitet till elbil till 95 öre för varje kilometer. Dessutom får drivmedel dras av med en 1 krona och 20 öre. Utgifter för väg-, bro- och färjeavgifter samt skatt enligt lagen (2004:629) om trängselskatt får, till skillnad från i reduktionen, fortfarande dras av till faktisk kostnad. Dock behåller regeringen bestämmelserna om att arbetsplatsens adress ska anges i arbetsgivardeklarationen, eller i kontrolluppgift, vilka beslutades inom ramen för den nya modellen.

## 5.2 Regeringens syn på förslaget

Den nya regeringen anser att den avståndsbaserade och färdmedelsneutrala modellen för skattelättnad för arbetsresor är bristfällig. Dock är de flesta argument för detta andra än ur miljösynpunkt. Dock påpekar de att modellen inte tar tillräcklig hänsyn till personer som bor och arbetar på landsbygden och som är beroende av bilen för att ta sig till arbetet. Regeringen vill dessutom minimera risken för överkompensation i förhållande till de faktiska kostnaderna för vissa arbetspendlare, vilka främst består av de som reser med allmänna transportmedel.<sup>47</sup>

Gällande effekter för miljön skriver den nya regeringen i princip av konsekvensanalysen som gjorts av reseavdragskommittén. Regeringen fortsätter sedan med att en återgång till ett reseavdrag, enligt samma resonemang som i propositionen för skattereduktionen, bedöms innebära ökade utsläpp av både växthusgaser och övrig miljöpåverkan jämfört med den beslutade reduktionen. Detta på grund av att subventionen av bilresor blir större vilket resulterar i att den relativa kostnaden för bilresande blir

---

<sup>47</sup> Prop. 2022/23:18, s. 14.

ännu lägre i relation till kollektivt resande. Möjligheterna att uppfylla klimatmålen anses minska på grund av de ökade utsläppen. Regeringen drar även slutsatsen att förslaget kan bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten eftersom biltrafiken gynnas i förhållande till kollektivtrafiken. På kort sikt bedöms effekterna på utsläppen vara små men på längre sikt kan förslaget bidra till både fler och längre arbetsresor, utglesning av bebyggelse och på grund av detta ökade trafikmängder.<sup>48</sup>

### 5.3 Remissinstanser

Formas avstyrker förslaget att bibehålla och förstärka det existerande reseavdraget då de bedömer att förslaget minskar Sveriges möjligheter att nå både nationella miljö- och klimatmål och de internationella mål som satts upp genom Agenda 2030. De påpekar att det av konsekvensanalysen som presenteras framgår att förslaget förväntas öka Sveriges utsläpp av växthusgaser.<sup>49</sup> Gröna mobilister menar att förslaget kommer att motverka ambitionerna att bygga ut kollektivtrafik på landsbygden samt att höjningen av ersättningsnivåer för bensin och diesel, men inte el, leder till en ökning av utsläppen, vilket i sin tur kommer att bidra till att Sverige inte klarar uppsatta klimatmål gällande utsläpp från transportsektorn.<sup>50</sup> Enligt svensk kollektivtrafik kommer den höjda subventioneringen för resor med bil öka både utsläppen och övrig miljöpåverkan. Samtidigt framhåller de att reseavdraget för buss, tåg, cykel och samåkning i bil behålls på en oförändrat låg nivå.<sup>51</sup> Svenskt näringsliv ställer sig bakom förslaget. De vidhåller sin uppfattning att reseavdraget inte är ett lämpligt styrmedel i ett miljösammanhang då ett styrmedel inte får ha för många mål.<sup>52</sup> Naturvårdsverket påpekar att det finns bättre sätt att kompensera arbetspendlare som måste resa med bil till arbetet än att bibehålla det gamla reseavdragssystemet. Det gamla systemet ger bilåkande i allmänhet en fördel och genererar både höga koldioxidutsläpp och andra miljöstörningar samtidigt som det kan anses missgynna arbetsresor med kollektivtrafik. Att

---

<sup>48</sup> Ibid, s. 38 f.

<sup>49</sup> Formas, Remissyttrande, Fi2022/02813.

<sup>50</sup> Gröna Mobilister, Remissyttrande, Fi2022/02813.

<sup>51</sup> Svensk Kollektivtrafik, Remissyttrande, Fi2022/02813.

<sup>52</sup> Svenskt Näringsliv, Remissyttrande, Fi2022/02813.

bibehålla nuvarande utformning av reseavdraget skulle ytterligare försvåra möjligheterna att nå beslutade klimatmål.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> Naturvårdsverket, Remissyttrande, Fi2022/02813.

# 6 Klimatarbetet i Sverige

## 6.1 Miljöbalken

Enligt 1 kap. 1 § MB är det övergripande syftet i miljöbalken att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En hållbar utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta den väl. Miljöbalken ska t ex tillämpas så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter, både de som orsakas av föroreningar och av annan påverkan. Riksdagens fastställda miljömål kan anses ge ledning i vad hållbar utveckling innebär.<sup>54</sup>

## 6.2 Miljömål

Under 2017 beslutade riksdagen om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, med ett undantag för inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Detta är ett av skälen varför den gamla regeringen ansåg att det finns anledning att se över det nuvarande systemet för reseavdrag i syfte att bidra till klimatmålet för transportsektorn.<sup>55</sup>

Målen för miljöpolitiken utgörs av miljömålssystemet. Det innehåller ett övergripande generationsmål, i linje med tanken om hållbar utveckling, som innebär att det samhälle som överlämnas till nästa generation ska vara ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att detta har orsakat ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.<sup>56</sup> Miljömålssystemet omfattar även 16 miljö kvalitetsmål vilka innehåller preciseringar för det övergripande miljömålet. Några mål är följande:

---

<sup>54</sup> Prop. 1997/98:45, del 2 s. 8.

<sup>55</sup> Dir. 2017:134, s. 2.

<sup>56</sup> Se Generationsmålet.

<b>Begränsad klimatpåverkan</b>	”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. [...]” <sup>57</sup>
<b>Frisk luft</b>	”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.” <sup>58</sup>
<b>God bebyggd miljö</b>	”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. [...]” <sup>59</sup>

Det finns även ett flertal etappmål som än mer preciserar vilka insatser som behövs för att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Regeringen har t ex beslutat om ett etappmål som berör persontransporter: ”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.”<sup>60</sup>

<sup>57</sup> Se Sveriges 16 miljö kvalitetsmål: Begränsad klimatpåverkan.

<sup>58</sup> Se Sveriges 16 miljö kvalitetsmål: Frisk luft.

<sup>59</sup> Se Sveriges 16 miljö kvalitetsmål: God bebyggd miljö.

<sup>60</sup> Se Etappmålet, Hållbar stadsutveckling: Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik; SOU 2019:36, s. 64 f.

# 7 Analys och slutsatser

## 7.1 Analys

### 7.1.1 Vilket system uppnår bäst miljömålen?

Ju större faktiska kostnader en skattskyldig har, desto större avdrag kan denne enligt dagens regler också få. Utgifterna är typiskt sett större för arbetsresor med bil än med allmänna transportmedel. Detta tillsammans med faktumet att det generellt sett är mer bekvämt samt tidsbesparande att åka bil gör att avdragsreglerna påverkar konkurrenskraften mellan dessa färdmedel till bilens fördel. Ett färdmedelsneutralt regelverk jämnar i stället ut denna fördel då de faktiska kostnaderna är desamma, men skattelättnaden generellt sett blir mindre för bilister. Avdragsförslaget kan nämligen anses gynna ensidigt bilåkande. Regeringen själva har i utredningen konstaterat att individer som nyttjar bil gynnas mer av ett reseavdrag än av en skattereduktion och det är de bilister med ett stort reseavstånd och högre marginalsatt som vinner mest på det. Schablonbeloppen har höjts för bilresor till 25 kronor per mil med egen bil och 12 kronor per mil med diesel- eller bensindriven förmånsbil. Schablonbeloppet för eldrivna förmånsbilar stannar kvar på samma nivå. Det innebär att en skattskyldig som kör en fossildriven bil kan få ett ännu större avdrag, samtidigt som regeringen också har konstaterat att det är de som reser med allmänna transportmedel som i de flesta fall förlorar på en återgång till ett reseavdrag. Dessutom kan skattskyldiga enligt förslaget fortfarande få avdrag för utgifter enligt lagen om trängselskatt. Samtidigt som regeringen menar att avdraget för arbetsresor inte bör användas som ett miljöstyrmedel undergräver de dessutom andra föreskrifters möjlighet att ha en styrande effekt. Flera remissinstanser riktar kritik mot att förslaget gynnar arbetsresande med bil i förhållande till kollektivtrafik och att förslaget kan antas leda till ökade utsläpp. Regeringens svar på detta är följande: "Som bl.a. Klimatkommunerna och Trafikanalys framhåller bedöms förslaget leda till ökade utsläpp. Utgångspunkten i denna del är dock inte miljöpolitisk

hänsyn utan att avdragsrätten ska spegla genomsnittliga kostnader.”<sup>61</sup> Trots detta förstärks ingen del av systemet för att öka den möjliga skattelättnaden för kollektivtrafikresenärer. Detta trots att biljettpriser för kollektivtrafik ständigt ökar. Arbetsresor som görs med allmänna transportmedel ersätts enligt gällande rätt utifrån lägsta möjliga kostnad och inte faktisk kostnad, samtidigt som bilåkare, återigen, får en höjning som bättre ska spegla deras faktiska kostnader. Regeringen har konstaterat att miljöpåverkan lär öka genom återgången till ett reseavdrag och att det även kan bidra med indirekta effekter på transporteffektiviteten eftersom biltrafik gynnas i förhållande till kollektivtrafik. På sikt anses förslaget även kunna bidra till utglesning av bebyggelse och därmed ökade trafikmängder med den miljöpåverkan som denna för med sig. Förslaget ifrågasätts också av flera remissinstanser vilka menar att förslaget kommer att öka utsläppen av växthusgaser samt försvåra Sveriges möjligheter att nå uppsatta miljö- och klimatmål.<sup>62</sup> Slutsatsen som ligger närmast till hands är att en färdmedelsneutral skattereduktion är bättre lämpad för att uppnå miljömålen än ett kostnadsbaserat skatteavdrag.

## **7.1.2 Hur underlättar den föreslagna**

### **skattereduktionen arbetet mot miljömålen?**

Något som kan anses gynna miljöarbetet är att både bilförare och passagerare, vid samåkning, har rätt till en skattereduktion. Dock är det enligt reseavdragskommittén tveksamt hur stor betydelse detta kommer att få för samåkning i praktiken.<sup>63</sup> Att människor ges incitament att samåka kan anses vara i linje med samtliga miljömål samt med miljöbalken. Dock lär det inte ha särskilt stor påverkan för att nå etappmålet som helt är inriktad på andra färdmedel än bil. Något som däremot kan kopplas till etappmålet är gröna mobilisters remissvar där de påpekar att reduktionen i praktiken inte är färdmedelsneutral eftersom den nedre avståndsgränsen i princip exkluderar cykel- och gångresor, vilket också reseavdragskommitténs egen utredning bekräftar. Detta är något som kan ifrågasättas utifrån de miljömål

---

<sup>61</sup> Ibid, s. 16.

<sup>62</sup> Prop. 2022/23:18, s. 13.

<sup>63</sup> SOU 2019:36, s. 267.

samt etappmålet som har beskrivits. I avsnitt 3.2 konstaterades att cirka hälften av det totala antalet resenärer har ett avstånd på under 15 kilometer. Visserligen bör dessa skattskyldigas utgifter vara på en nivå som går att hantera utan en skattelättnad, men, om lagstiftarens vilja är att skattelättnaden för arbetsresor delvis ska användas som ett styrmedel för att nå miljömålen vore en skattelättnad som är differentierad beroende på hur klimatsmart färdmedlet är att föredra. Detta på grund av att en stor andel av resenärerna ändå reser med bil och att de då får ett incitament att använda t ex cykel i stället. Detta skulle bidra både till det övergripande miljömålet och etappmålet, vilket gröna mobilister föreslår i sitt remissvar. Detta är därför något som skulle kunna göra skattereduktionen mer effektiv.

För att återgå till den föreslagna reduktionen har möjligheten att få en skattelättnad för trängselskatt helt tagits bort. Skatten finns enbart i två av Sveriges största städer, vilket innebär att det finns en god utbyggnad av kollektivtrafik. Det finns även cykelbanor i hög utsträckning. Att ta bort trängselskatten kan därför anses bidra till att samtliga angivna miljömål uppnås. Förslaget beräknas sänka koldioxidutsläppen från arbetsresor med cirka 11 procent under en period på 5-10 år, vilket motsvarar en minskning av personbilstrafikens totala utsläpp med cirka 2 procent. Detta är något som helt är i linje med det övergripande miljömålet att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030. Det är givetvis också i linje med 1 kap. 1 § MB. Antalet arbetsresor med allmänna transportmedel beräknas i sin tur att öka med 2 procent på kort sikt och 6 procent på lång sikt. Detta är i linje med samtliga miljömål eftersom det genom minskade utsläpp, och därav begränsad klimatpåverkan, resulterar i t ex frisk luft. Att fler väljer att använda kollektivtrafik kan även bidra till en god bebyggd miljö. En större efterfrågan kan bidra till att kollektivtrafiken expanderar och därav medverka till en god regional miljö. Att ha differentierade nedre avståndsgränser beroende på färdmedel hade dock kunnat bidra än mer till att skapa en hälsosam miljö i städer, där många trots ett kort resavstånd väljer att åka bil till jobbet.



## 7.1.2 Slutsatser

Vid en jämförelse av skattereduktionen respektive skatteavdraget går det att konstatera att reduktionen är bättre lämpad för att uppnå miljömålen. Avdragssystemet premierar höginkomsttagare som gör långa resor med bil och systemet har från flera håll fått kritik för att vara viktat till bilens fördel. Avdragets storlek beror på hur hög marginalsatt den skattskyldige har samt faktumet att schablonbeloppen genom förslaget har höjts till 25 kronor per mil för egen bil och till 12 kronor per mil för förmånsbil med diesel eller bensin som drivmedel. Detta förväntas i stället öka utsläppen ännu mer än vad avdragssystemet redan resulterar i. Samtidigt höjs inte schablonbeloppet för eldrivna bilar och inga ändringar görs för att öka incitamenten hos arbetspendlare för att de i högre grad ska välja allmänna transportmedel. I de flesta fall är det resenärer med kollektivtrafik som förlorar på de förstärkta avdragsreglerna. Arbetsresor som görs med kollektivtrafik ersätts enligt gällande rätt utifrån lägsta möjliga kostnad och inte faktisk kostnad. Dock görs ingen ändring för att dessa resor bättre ska spegla genomsnittliga kostnader. En annan aspekt av reglerna är att möjligheten att göra avdrag för utgifter enligt lagen om trängselskatt behålls. Regeringen, och flera remissinstanser drar slutsatsen att förslaget i sin helhet antas leda till ökade utsläpp och en större miljöpåverkan.

Därför är skattereduktionen det system som bidrar mest till att miljömålen nås. Utifrån miljömålen och hållbar utveckling är positivt att både bilförare och passagerare har rätt till skattereduktion vid samåkning. Dock lär detta inte ha en särskilt stor påverkan på etappmålet eftersom det fortfarande rör sig om resor med bil. Även faktumet att skattelättnaden för trängselskatt har tagits bort är i linje med samtliga mål och 1 kap. 1 § MB. Eftersom trängselskatt enbart finns i Sveriges två största städer så har dessa platser generellt sett en god utbyggnad av kollektivtrafik och cykelbanor. Skattereduktionen förväntas sänka utsläppen från arbetsresor med cirka 11 procent under en period på 5-10 år, vilket motsvarar en minskning av

personbilstrafikens totala utsläpp med cirka 2 procent. Detta är något som helt är i linje med samtliga mål men främst det övergripande miljömålet att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030. Antalet arbetsresor med allmänna transportmedel beräknas i sin tur att öka med 2 procent på kort sikt och 6 procent på lång sikt. Detta är leder bland annat till en mer begränsad klimatpåverkan, vilket resulterar i frisk luft, och kan långsiktigt bidra till en god bebyggd miljö. Aspekter som inte lika väl stämmer överens med miljömålen är att reduktionen i praktiken inte är färdmedelsneutral eftersom den nedre avståndsgränsen i princip exkluderar cykel- och gångresor. Detta är något som kan ifrågasättas utifrån samtliga mål och hållbar utveckling. Här finns ett utrymme att använda skattelättnaden som ett styrmedel för att nå miljömålen, något som lagstiftaren delvis verkar ha som syfte med reduktionen. Genom att införa en skattelättnad som är differentierad beroende på hur klimatsmart färdmedlet är och ha olika nedre avståndsgränser hade kunnat bidra än mer till att skapa en hälsosam miljö i städer, där många trots ett kort resavstånd väljer att åka bil. I det stora hela hade skattereduktionen bidragit till att Sverige når satta klimat- och miljömål på ett tillfredsställande sätt, även om lagstiftaren hade kunnat göra mer.

# 8 Käll- och litteraturförteckning

## Källor

### Offentligt tryck

#### Utredningsbetänkanden

SOU 2019:36, Skattelättnad för arbetsresor - En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor.

#### Propositioner

Proposition 1997/98:4, Miljöbalk.

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

Proposition 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor.

### Litteratur

Kleineman, Jan m.f.l.: *Rättsdogmatisk metod*, I; Nääv Maria & Zamboni Mauro (red.). 2 uppl., Studentlitteratur 2018.

Påhlsson, Robert m.f.l.: *Grundläggande inkomstskatterätt*, 2 uppl., Göteborg, 2022

Sandgren, Claes: *Rättsvetenskap för uppsatsförfattare*, 5 uppl., Stockholm, 2021.

### Övrigt

#### Remissinstanser

Formas (2022) Remissyttrande den 18 januari 2022 över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, (Fi2021/03460) . Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 10/12 2022).

Gröna Bilister (2022), Remissyttrande den 21 januari 2022 över promemorian Skattelättnad för arbetsresor - ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, (Fi2021/03460). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 10/12 2022).

Naturvårdsverket (2022), Remissyttrande den 20 januari 2022 över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, (Fi2021/03460). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 10/12 2022).

Svensk Kollektivtrafik (2022), Remissyttrande den 7 januari 2022 över promemorian Skattelättnad för arbetsresor - ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, (Fi2021/03460) s. 5 f. Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 10/12 2022).

Svenskt Näringsliv (2022), Remissyttrande den 21 januari 2022 över promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, (Fi2021/03460). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 10/12 2022).

Formas (2022), Remissyttrande den 27 oktober 2022 över promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil, (Fi2022/02813). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 15/12 2022).

Gröna Mobilister fd. Gröna Bilister (2022), Remissyttrande den 28 oktober 2022 över promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil, (Fi2022/02813). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 15/12 2022).

Naturvårdsverket (2022), Remissyttrande den 27 oktober 2022 över promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil, (Fi2022/02813). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 15/12 2022).

Svensk Kollektivtrafik (2022), Remissyttrande den 28 oktober 2022 över promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil, (Fi2022/02813) s. 3 f. Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 15/12 2022).

Svenskt Näringsliv (2022), Remissyttrande den 30 oktober 2022 över promemorian Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar av arbetsresor med bil, (Fi2022/02813). Tillgänglig på [nätet](#) (Besökt 15/12 2022).