



**SVENSKT NÄRINGSLIV**

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm  
Stockholm

Vår referens/dnr: SN 182/2021

Er referens/dnr: Fi2021/03460

Stockholm, 2022-01-21

## **Remiss av promemoria Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk**

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över angivna promemoria och ansluter sig till vad Näringslivets Skattedelegation anför i bifogat yttrande.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Fall

Katarina Bartels

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

Er referens: Fi2021/03460

Stockholm, 2022-01-21

## Remissyttrande

### **Remiss av promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk**

Näringslivets Skattedelegation (NSD) lämnar följande synpunkter på promemorian.

Promemorian bygger på det tidigare avlämnade betänkandet SOU 2019:36 Skattelättnad för arbetsresor – en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Förslaget i den remitterade promemorian skiljer sig från SOU 2019:36 på ett antal punkter men grundsatsen får anses vara densamma, varför flera synpunkter som NSD framförde i remissyttrande avseende SOU 2019:36 alltså gäller.<sup>1</sup>

Till skillnad från betänkandet, där syftet var att gynna skattskyldiga med långa arbetsresor, ska förslaget i den remitterade promemorian medföra att skattelättnader främst riktas till skattskyldiga som bor i områden där det inte finns samma möjligheter till kollektivtrafik som i storstadsområden. Med anledning därav förslås en regionalt differentierad skattereduktion innebärande att skattereduktion medges för arbetsresor i spannet 15 – 80 km enkel resa med undantag från vissa utpekade kommuner där skattereduktion medges för arbetsresor i spannet 30 – 80 km enkel resa.

Vid bedömningen av ett nytt system för skattelättnad för arbetsresor måste bakgrunden till dagens avdragsregler, nämligen att arbetsresor för många utgör en avsevärd kostnad som har ett samband med inkomstens förvärvande, beaktas. Reseavdraget sänker kostnaden för arbetsresor och ökar därmed attraktiviteten av att ta och söka arbeten även om restiden till arbetet är lång. Dagens regler innebär en mer direkt koppling mellan faktiska kostnader för resorna och avdragets storlek än vad som följer av promemorians förslag.

Det remitterade förslaget innebär att reseavdrag medges enligt en renodlad schablon, oaktat vilka faktiskt kostnader som den enskilde har. En schablonregel kan vara enklare att tillämpa och kontrollera men den riskerar samtidigt att bli mindre träffsäker och kan komma innebära

---

<sup>1</sup> [Betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\) \(svensknaringsliv.se\)](#)

Huvudmän i NSD är:  
**Stockholms Handelskammare \* Föreningen Svenskt Näringsliv  
Svenska Bankföreningen \* Svensk Försäkring \* Fastighetsägarna Sverige**

# NSD

## NÄRINGS- LIVETS SKATTE- DELEGATION

såväl över- som underkompensation till enskilda vilket är negativt ur ett legitimitetsperspektiv. Legitimiteten försvagas också av ökad olikbehandling eftersom skattskyldiga, enligt förslaget, kommer att möta olika regler beroende på var man bor.

Ytterligare en problematik är att ett avdrag ersätts med en skattereduktion, vars effekter kan vara svårare att överblicka för allmänheten. Detta gäller särskilt med hänsyn till den stora mängd skattereduktioner som finns i dagens skattesystem. Därutöver anser NSD att det är särskilt olyckligt att borttagandet av avdragsrätten kommer innebära en större negativ effekt för enskilda näringsidkare och delägare i handelsbolag eftersom avdraget för dessa inte enbart påverkar underlaget för inkomstskatt utan även för egenavgifter/särskild löneskatt. Det bör också noteras att dessa grupper av skattebetalare i många fall erlägger andra skatter hänförliga till näringsverksamheten än bara kommunal inkomstskatt. Såväl expansionsfondsskatt som statlig inkomstskatt på räntefördelning utgör vanliga skatteslag för dessa grupper. Att skattereduktionen då endast får avräknas mot kommunal inkomstskatt riskerar medföra än större negativa effekter för dessa grupper.

För dessa grupper kan även konstateras att de beräknade konsekvenserna av förslaget är bristfälligt underbyggda och i hög grad bygger på gissningar eftersom avdraget för arbetsresor inte redovisas särskilt i deklarationen. I den remitterade promemorian nämns att man uppskattar att ca 20 000 enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag gör reseavdrag i inkomstlaget näringsverksamhet. Uppgiften är hämtad från betänkandet SOU 2019:36. I betänkandet konstateras att antalet inkomsttagare som gör reseavdrag i inkomstlaget tjänst uppgår till ca 902 000 personer vilket motsvarar ungefär 15 procent av inkomsttagarna.<sup>2</sup> Under 2017 deklarerade 764 000 personer enskild näringsverksamhet, varav drygt 250 000 angett att de fått sin huvudsakliga försörjning från näringsverksamhet.<sup>3</sup> En uppskattad siffra om 20 000 individer synes därmed vara väl lågt, (motsvarar 2,6 % av samtliga enskilda näringsidkare eller 8 % av de som får sin huvudsakliga försörjning därifrån), och då har hänsyn inte heller tagits till det faktum att under 2017 lämnades in drygt 100 000 blanketter avseende delägare i handelsbolag.<sup>4</sup> Ytterligare en faktor som riskerar medföra att de beloppsmässiga konsekvenserna är betydligt större för dessa grupper än som framgår av konsekvensbeskrivningen är Skatteverkets tolkning av begreppet arbetsresa i inkomstlaget näringsverksamhet, då myndigheten anser att en resa i näringsverksamheten ska behandlas som en arbetsresa om resan exempelvis sker mellan två näringsfastigheter som inte är integrerade med varandra.<sup>5</sup>

Även med den justering som görs i promemorian i förhållande till betänkandet, med en sänkt nedre gräns för arbetsresor i en stor del av landet, är det NSD:s bedömning att förslaget kan skada arbetsmarknadens funktionssätt samt näringslivet, eftersom kompetensförsörjning och matchning försvåras om arbetsutbudet blir mer geografiskt begränsat. Arbetsmarknadens funktionssätt försämras särskilt av den omständigheten att ett tak föreslås för reseavdraget storlek samt att förslaget innebär en ökad beskattning för de arbetstagare som idag bilpendlar till arbetsplatsen. För många enskilda torde tidsvinsten vara den enskilt viktigaste orsaken till att människor arbetspendlar med bil, trots att bil i regel är ett betydligt dyrare

---

<sup>2</sup> SOU 2019:36 s 89

<sup>3</sup> SOU 2020:50 s 59-60

<sup>4</sup> SOU 2020:50 s 50

<sup>5</sup> [Resor i näring eller till arbetsplatsen | Rättslig vägledning | Skatteverket](#)

**NSD**  
N Ä R I N G S L I V E T S  
S K A T T E -  
D E L E G A T I O N

alternativ jämfört med att resa kollektivt. En övergång till ett avståndsbaserat reseavdrag riskerar medföra att arbetstagare väljer bort arbetsplatser dit pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafik är begränsade.

Av den remitterade promemorian framgår att syftet med förslaget är att skattelättnaden på ett bättre sätt ska gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Visserligen står NSD (givetvis) bakom de klimatpolitiska målen men ifrågasätter om reseavdraget är ett lämpligt styrmedel för dessa. NSD anser att målkonflikter uppkommer med det ursprungliga syftet för avdragsreglerna samt med möjligheterna att åstadkomma en väl fungerande arbetsmarknad (regionförstoring samt kompetensförsörjning). Det är av vikt att styrmedel utformas för att kunna vara effektiva i sin måluppfyllelse. Detta är centralt för att samhällets och de skattskyldigas resurser ska användas där det gör största möjliga nytta. Ett styrmedel är i regel mer effektivt om det styr mot ett specifikt mål och inte mot flera mål. Om människor genom sina val av t.ex. bil och drivmedel kan sänka både sin egen skattekostnad och sin miljöpåverkan utan att minska sitt resande med bil uppstår ingen sådan målkonflikt. Exempel på sådana styrmedel finns inom skattelagstiftningen, t.ex. drivmedelsbeskattningen och fordonsbeskattningen. Dessa regler medför att människor kan välja drivmedel och fordon på ett sätt som både innebär lindrigare beskattning och minskad klimatpåverkan.

Det remitterade förslaget innebär potentiellt högre beskattning för arbetspendlare, särskilt för sådana som reser långt och som inte kan växla från bil till kollektivtrafik. För denna grupp ökar incitamenten att välja ett arbete närmare hemmet, vilket motverkar målen om regionförstoring och kompetensförsörjning. Att minska eller fördyra arbetsresandet står inte heller i överensstämmelse med det grundläggande syftet med reseavdraget. Denna målkonflikt uppstår till följd av att det remitterade förslaget gör arbetsresor i sig dyrare för många skattskyldiga, eftersom de med förslaget skulle beskattas hårdare än idag. Klimatpåverkan orsakas inte av arbetsresorna i sig utan av den framdrivningsteknik och det bränsle som bilen förbrukar. Reseavdraget bör därför syfta till att sänka kostnaderna för arbetsresor. Andra regelverk (tex drivmedelsbeskattningen) kan utformas så att de styr valen av drivmedel och fordon på ett mer klimatvänligt sätt. På så sätt kan potentiella målkonflikter undvikas.

NÄRINGSLIVETS SKATTEDELEGATION



Johan Fall

Katarina Bartels