

Datum
2025-06-25

Diarienummer
Utr 2025/37

Ert diarienummer
Fi2025/01063

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Promemorian Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Sammanfattning

Trafikanalys tillstyrker i huvudsak förslagen.

Resandet med kollektivtrafik har minskat och till synes lagt sig på lägre nivåer än före coronapandemin 2020–21, även om det kollektiva resandet till och från arbetet nu tycks vara i paritet med pendlandet före pandemin. Regeringen vill stimulera resandet med kollektivtrafik genom en rabatterad förmånsbeskattnings, som är frivillig för företag att erbjuda sina anställda.

Ett villkor i förslaget är att alla stadigvarande anställda på en arbetsplats måste erbjudas en av förmånerna för resor med kollektivtrafik eller färdtjänst, för att förmånsrabatten ska ges. Det saknas dock en mekanism för att jämställa personer med färdtjänst med kollektivtrafikresenärer. Trafikanalys föreslår därför att det införs en bestämmelse om att arbetsgivaren måste erbjuda båda grupperna förmånen, om en av dem erbjuds den.

Allmänna reflektioner

Även om det inte nämns i promemorian kan förslaget sägas komplettera förslaget om en riktad elbilspremie till befolkningen på landsbygd med bristande tillgång till kollektivtrafik och som saknar medel att ta del av teknikskiftet inom transportsektorn, och i ljuset av kommande förväntade prishöjningar på fossila drivmedel.¹ Förslaget når dock bara den del av befolkningen som har en stadigvarande anställning.

Promemorian innehåller en föredömligt grundlig konsekvensutredning. Förslaget beräknas innebära en skatteutgift på 2,1 miljarder kronor per år, och på sikt leda till ca 7 procent fler

¹ Naturvårdsverket, *Sveriges sociala klimatplan*, <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/regeringsuppdrag/pagaende-regeringsuppdrag/sveriges-sociala-klimatplan/> (2025-06-18)

personkilometer med kollektivtrafik, och 0,1 procent färre personkilometer med bil, om 85 procent av arbetsgivarna erbjuder förmånen, och 25 procent av de anställda som erbjuds kommer att utnyttja den. Förslaget ger huvudsakligen positiva effekter för personer boende i redan kollektivtrafikförsörjda storstadsregioner, men kan möjligen ge incitament till regionala kollektivtrafikmyndigheter att utöka trafiken i viss mån, vilket skulle gagna både befintliga resenärer och eventuellt också personer som bor på gränsen till kollektivtrafikens upptagningsområde. Det är dock svårt att förutse i vilken grad så kommer att ske på grund av den här reformen.

Det uttalade syftet med reformen är att underlätta arbetspendlingen med kollektivtrafik, vilket även kommer att spilla över på det allmänna resandet med kollektivtrafik. Eftersom periodkort i de flesta fall inte är personliga, och det skulle vara alltför resurskrävande att kontrollera att de bara används till något visst ändamål, kan man anta att fler personer än bara den anställda kan komma att utnyttja förmånen, t.ex. inom familjen. Uppskattningsvis omfattas upp till 2,1 miljoner personer, antingen direkt – genom att nyttja kortet när det inte används av förmånstagaren själv – eller indirekt, genom att dra nytta av hushållets högre ekonomiska standard (+0,7 procent i genomsnitt).

Mer kollektivtrafikresande kan leda till både nya intäkter och kostnader för operatörer, framför allt regionala kollektivtrafikmyndigheter och storregionala tågsarbeten, men även till både minskade och ökade externa kostnader. Detta beror på mindre trafikarbete med personbil, och eventuellt mer trafikarbete med kollektivtrafikfordon, och avser trafikskador, buller, luftpartiklar, trängsel, klimatutsläpp samt hälsoeffekter av resande med aktiva färdssätt. Alla dessa effekter nämns i promemorian.

Huruvida kollektivtrafikens trafikering och trängsel ombord kommer att påverkas beror på hur stort kapacitetsutnyttjandet är idag. Resandet i kollektivtrafiken är enligt vissa källor fortfarande mindre än före pandemin, vilket talar för att det skulle finnas en viss ledig kapacitet i bussar och tåg. Enligt den senaste resvaneundersökningen, publicerad i maj 2025, var dock resandet till arbetet med kollektivtrafik 2024 ungefär tillbaka på nivåerna före pandemin (2019), både vad gäller antal resor och reslängden.²

Bedömning av förslaget i förhållande till transportpolitiska mål

Den sammansatta effekten av förslagen i förhållande till de transportpolitiska målen är svårbedömd. De samhällsekonomiska effekterna är motverkande men bedöms som små. Den inkomstmässiga fördelningen påverkas av att förslagen enbart riktas till stadigvarande anställda (och deras närmaste). Den geografiska fördelningen är påverkas av det ojämna utbudet av kollektivtrafik i landet. En stor andel av befolkningen bor dock med tillgång till någon form av kollektivtrafik.³ Trafikanalys anser därför att förslaget i huvudsak är förenligt med det övergripande målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

I förhållande till funktionsmålet gynnar förslaget särskilt kvinnor, vilket stärker jämställdheten, och personer i större tätorter. Det stärker även den ekonomiska ställningen för personer med funktionsnedsättning som har en stadigvarande anställning och tillstånd för färdtjänst, vilket stärker anknytningen till arbets- och samhällslivet för personer med funktionsnedsättning. Dock är förmånen av begränsat intresse för företag och anställda i områden som saknar relevant kollektivtrafik, i landsbygd och avlägset belägna orter.⁴ Förmånen behöver inte

² Trafikanalys, RVU Sverige 2024, <https://www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/>, huvudresor med kollektiva färdssätt till och från arbetet.

³ Enligt SCB har nästan 90 procent av befolkningen tillgång till en hållplats, med åtminstone 14 avgångar per vardag mellan kl 06 och 20, inom 1 000 m (inom tätort 97 procent, utom tätort 37 procent; 2023), <https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/163684>

⁴ Brister i kollektivtrafikförsörjningen är inte heller något skäl för färdtjänsttillstånd, se Trafikanalys Rapport 2023:3, <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/tydligare-kriterier-for-fardtjanst-13739/>

erbjudas till personer med tillfälliga anställningsformer eller uppdragstagare på en arbetsplats, om den erbjuds åt dem med stadigvarande anställningar, men det finns inget som hindrar företagen att erbjuda den även åt dem. Dessa begränsningar innebär att åtgärden inte ökar tillgängligheten för alla i hela landet.

De effekter som förslagen innebär för hänsynsmålet är också svårbedömda. Mer resande med kollektivtrafik, vid befintlig trafikering, innebär vid vissa förutsättningar samhällsvinster i trafiksäkerhet, klimatutsläpp, och fysisk aktivitet. Samtidigt kan det enligt promemorian innebära färre cykelresor och färre förflyttningar till fots. Om trafikeringen behöver utökas blir det andra beräkningsförutsättningar. Sammantaget bedömer vi nettoeffekten som marginell.

Färdtjänstresenärers likabehandling

Promemorian omfattar även personer med färdtjänsttillstånd, vilket är positivt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det framgår dock inte uttryckligen att arbetsgivare som erbjuder förmån för periodbiljett i kollektivtrafiken också måste erbjuda motsvarande förmån för färdtjänst, eller vice versa. Detta öppnar för en potentiell godtycklighet i hur förmånen erbjuds. Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att bland annat uppnå full delaktighet i samhällslivet för personer med funktionsnedsättning. Diskrimineringslagen (2008:567) förbjuder visserligen diskriminering i arbetslivet på grund av bland annat funktionsnedsättning. Trafikanalys rekommenderar ändå att förordningstext eller vägledning förtydligar att en arbetsgivare som erbjuder förmånen ska erbjuda den i likvärdiga former även till anställda med färdtjänsttillstånd, och vice versa.

Om utvärdering av förslagen

Promemorian föreslår att effekterna ska följas upp några år efter införandet, vilket Trafikanalys ser positivt på. Vi ser också Trafikanalys som en lämplig oberoende utförare av en sådan effektutvärdering. Det skulle till exempel kunna handla om att verifiera de osäkra antaganden om hur många företag som kommer att erbjuda förmånen, eftersom den är frivillig, hur många anställda (med färdtjänst eller kollektivtrafik) som kommer att utnyttja den, och i vilken mån det kommer att leda till ett ökat kollektivtrafikresande.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Tom Petersen. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör