

Stockholm

dnr Fi2025/01063

Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Förslaget i korthet

Regeringen har remitterat ett förslag för att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik. I promemorian föreslås att det införs en skattelättnad för förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik. Skattelättnaden föreslås även omfatta ersättning för sådan periodbiljett. Innebörden av förslaget är att till den del värdet av förmånen eller ersättningen uppgår till högst 13 000 kronor per beskattningsår ska endast 50 procent av förmånsvärdet eller ersättningen tas upp till beskattning. En förutsättning för skattelättnaden är att periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar och att den gäller för resor inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Förmånserbjudandet måste också rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

I promemorian föreslås även att det införs en motsvarande skattelättnad för förmån av resa med färdtjänst respektive ersättning för sådan resa.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2026. Under perioden 1 juli 2026-31 december 2026 ska skattelättnaden gälla för förmåner eller ersättningar upp till högst 6 500 kronor.

Sammanfattande synpunkter

- Det är mycket positivt regeringen föreslår en skattelättnad för att underlätta det kollektiva resandet, särskilt sett i förhållande till de svårigheter som kollektivtrafiken haft med att återhämta sig efter pandemin, och sänka kostnaden för att resa kollektivt i förhållande till att resa med personbil.
- Nivån på skattelättnaden är för låg, endast 25 procent av förmånsvärdet eller ersättningen borde tas upp till beskattning för att öka incitamenten. Detta skulle ytterligare öka incitamenten till kollektivt resande.
- Begränsningen till periodbiljetter som avser en period om minst 30 dagar är en för snäv avgränsning. För de regionala kollektivtrafikmyndigheter som vill pröva nya biljettlösningar, blir detta en begränsning.





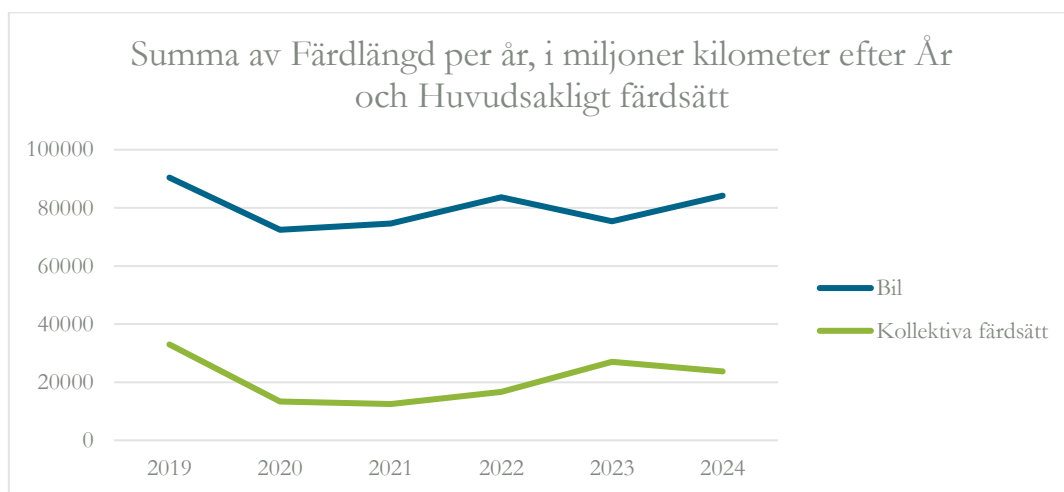
- Det bör klargöras att begränsningen till att förmånen måste erbjudas till ”hela den stadigvarande personalen” inte utgör ett hinder för de arbetsgivare som vill erbjuda denna förmån till de anställda med tidsbegränsade anställningar.

Motiv till synpunkter

Ett ökat kollektivt resande medför ett flertal samhällsliga fördelar genom till exempel minskade utsläpp av växthusgaser, mindre luftföroreningar, mindre buller genom färre fordon, minskad trängsel, effektivare användning av trafikutrymmet och färre trafikolyckor. Att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik är därmed viktigt ur flera aspekter.

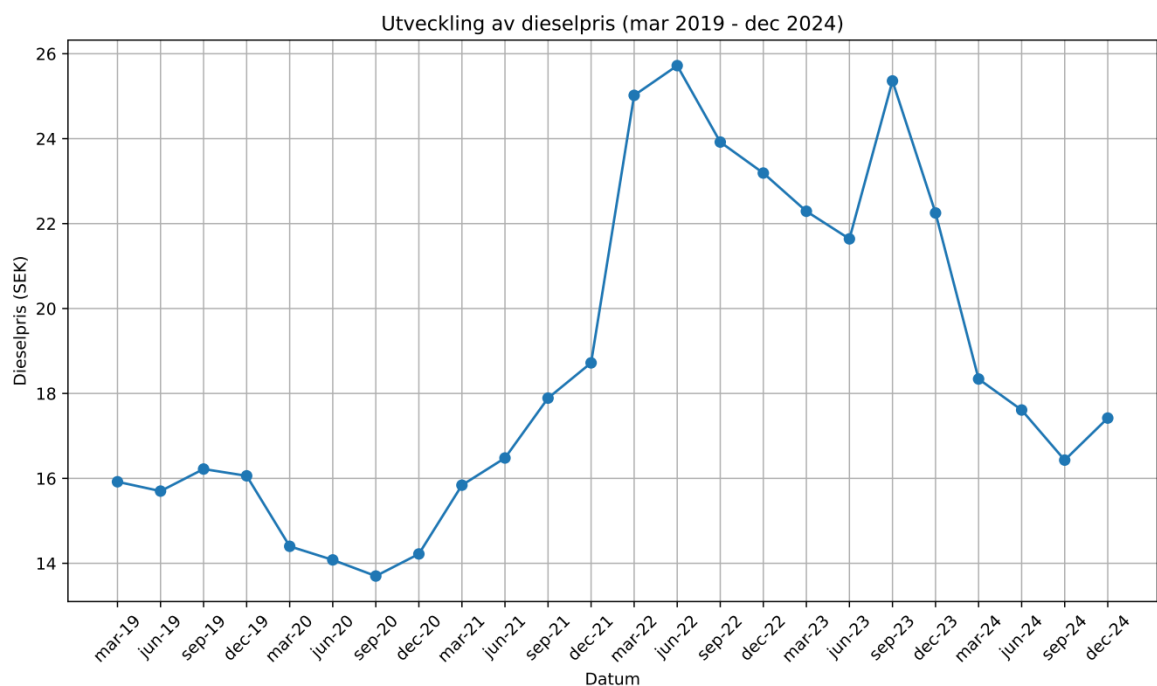
OECD¹ har granskat hur Sveriges klimat- och miljöpolitik har utvecklats, och pekat på hur förändringen av reduktionsplikten gynnat personbilsresandet. Utöver detta har regeringen under mandatperioden genomfört ett antal förändringar som gynnar bilresandet, eller försämrat förutsättningarna för det kollektiva resandet. Det är bland annat beslutet om att inte införa ett färdmedelsneutralt reseavdrag, sänkningen av reduktionsplikten, förmånsskattebefrielse av laddel på arbetsplatsen, borttagande av elbuspremie för klass I bussar och utfasning av stadsmiljöavtal. Sammantaget har effekten av dessa förändringar varit att öka kostnaderna för regionerna för kollektivtrafiken, vilket har lett till minskat utbud eller högre biljettpriser, eller att sänka kostnaderna för resor med personbil.

Ser man till Trafikanalys² uppgifter om resvanor återhämtades sig både det kollektiva resandet och bilresandet under 2022 efter pandemin. Under 2023, när bränslepriserna var fortsatt höga, stärktes det kollektiva resandet medan resandet med personbil minskade. Vid årsskiftet 23/24 genomfördes sänkningen av reduktionsplikten, och under 2024 när bränslepriserna minskade markant ökade bilresandet igen, medan det kollektiva resandet minskade.



¹ Se https://www.oecd.org/en/publications/oecd-environmental-performance-reviews-sweden-2025_91dcc109-en.html

² Se <https://www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/>

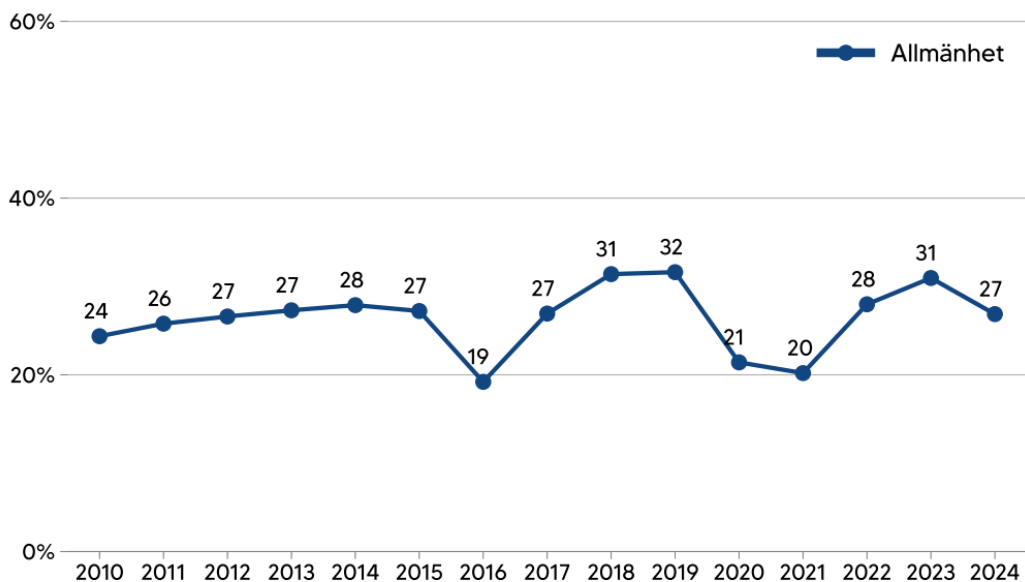


3

Uppgifterna om minskat kollektivt resande 2024 bekräftas av Svensk Kollektivtrafiks rapport Kollektivtrafik Barometern 2024.

Graf 7. Marknadsandel, årsjämförelse

Antal resor 2024: 133 851

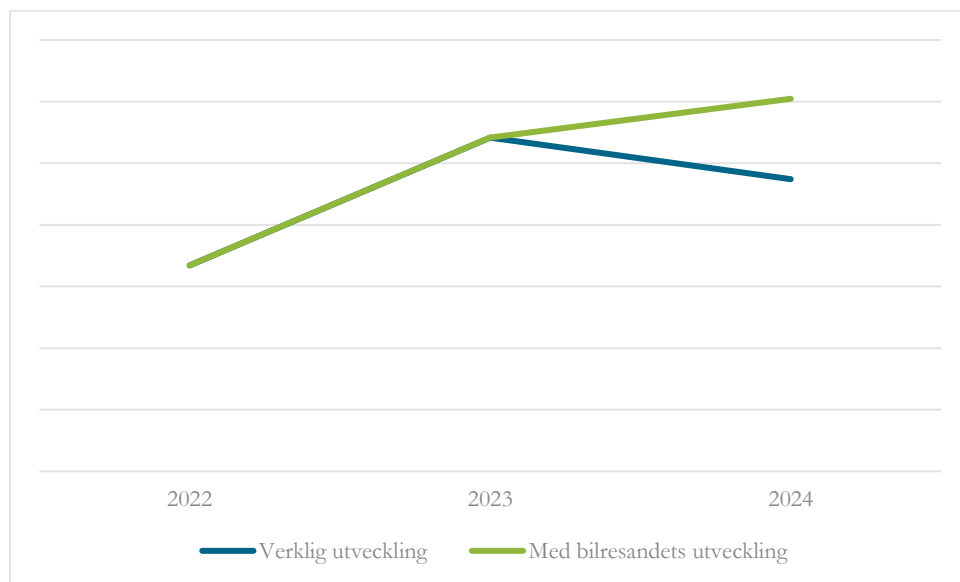


4

³ Se <https://www.bensinstation.nu/historiska-br%C3%A4nslepriser/>

⁴ Se s. 23 Kollektivtrafikbarometern 2024, <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2025/02/Arssrapport-Kollektivtrafikbarometern-2024.pdf>

Från 2023 till 2024 ökade bilresandet med 11,65 procent mätt i Summa av Färdlängd per år, i miljoner kilometer efter År och Huvudsakligt färdssätt bil. Under samma period minskade det kollektiva resandet med 12,5 procent⁵. Bilden nedan visar skillnaden mellan den verkliga utvecklingen för kollektivtrafiken och om kollektivtrafiken i stället följt bilresandets mönster enligt samma beräkning.



Med beaktande av att andra faktorer kan ha påverkat utvecklingen, visar uppgifterna ovan sannolikt att det finns en priskänslighet hos allmänheten avseende val av trafikslag⁶. När bränslepriserna minskade kraftigt efter sänkningen av reduktionsplikten medförde det en lika tydlig ökning av bilresandet, som en lika tydlig minskning av det kollektiva resandet.

Ekonomiskt har denna minskning i resandet varit kännbar för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken finansieras huvudsakligen genom skatt och biljettintäkter. Ser man till trafiken i Stockholmsregionen märks det minskade resandet i form av hur stor andel av kostnaderna som finansieras med biljettintäkter, 2019 stod skattebetalarna för 44 procent av SL:s intäkter, i år är det 50 procent.⁷ Den minskning i biljettintäkter som har skett har på vissa håll lett till neddragningar i turtäthet eller indragna linjer, vilket i sin tur leder till minskat kollektivt resande.

Det remitterade förslaget gör att det i reella termer blir billigare att resa kollektivt, men även att det blir lägre kostnad i relation till att resa med personbil. Givet det som anförts ovan vore det därför mycket önskvärt att det remitterade inslaget genomförs, så att incitamenten till att resa kollektivt förstärks.

⁵ Se <https://www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/>

⁶ Vilket också påpekas som en möjlig förklaring i promemorian, se s. 6
<https://www.regeringen.se/contentassets/c8f8c0fccbf34d829cea23e72fc1a09e/skattelattnad-for-forman-av-resor-med-kollektivtrafik.pdf>

⁷ Se <https://www.bussmagasinet.se/2025/06/sl-nedskarningar-fick-stockholmare-valja-bort-bussar-ingen-aterhamtning-i-sikte/>



Nivån på skattelättnaden

I förslaget anges som motivering för att enbart en del av förmånen eller ersättningen ska vara skattefri att det då "krävs ett mer frekvent resande för att det ska löna sig för individen att nyttja skattelättnaden" (vilket innebär att den inte i samma utsträckning konkurrerar med gång och cykling)⁸ och att "åtgärden riskerar att bli offentligfinansiellt mycket kostsam". För att tydligt öka incitamenten för kollektivt resande bör dock den del som förmåns skattebefrias höjas, från 50 procent till 75 procent. Denna förändring av förslaget skulle ge en större förmån, och därmed sänka antalet dagar som en resenär behöver nyttja ett periodkort för att det ska bli lönsamt att köpa ett periodkort, vilket ytterligare ökar incitamenten till kollektivt resande för en än större grupp resenärer. I promemorian beräknas den varaktiga kostnaden till 2,14 miljarder kronor årligen. En ökning av förmånsskattebefrielsen till 75 procent av underlaget skulle öka den offentligfinansiella effekten till 3,21 miljarder kronor årligen.

Begränsningen till periodbiljetter

Begränsningen till periodbiljetter som avser en period om minst 30 dagar är en för snäv avgränsning. För de regionala kollektivtrafikmyndigheter som vill pröva nya biljettlösningar, blir detta en begränsning. För att möjliggöra försök med nya biljettmodeller som potentiellt kan öka andelen kollektivt resande bör andra biljett typer omfattas.

Vilken grupp omfattas av förmånen?

Det bör klargöras att begränsningen till att förmånen måste erbjudas till "hela den stadigvarande personalen" inte utgör ett hinder för de arbetsgivare som vill erbjuda denna förmån till de anställda med tidsbegränsade anställningar. Det faktum att arbetsgivaren enbart är skyldig att erbjuda en viss grupp anställda förmånen borde inte utgöra ett hinder för att hela personalen ska kunna erbjudas förmånen.

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Sveriges Bussföretag bistår gärna i det fortsatta arbetet.

Anna Grönlund, branschchef och vVD Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

⁸ Se s. 15, <https://www.regeringen.se/contentassets/c8f8c0fccbf34d829cea23e72fc1a09e/skattelattnad-for-forman-av-resor-med-kollektivtrafik.pdf>

⁹ Se s. 14, <https://www.regeringen.se/contentassets/c8f8c0fccbf34d829cea23e72fc1a09e/skattelattnad-for-forman-av-resor-med-kollektivtrafik.pdf>