Halverad förmånsbeskattning för kollektivtrafiken – remissinstanserna positiva med sex områden för förbättring

Bakgrund

Regeringen remitterade den 19 maj 2025 en promemoria där det föreslås en halvering av förmånsbeskattningen av periodbiljett för resa med kollektivtrafik, upp till 13 000 kronor per år. Periodbiljetten måste avse en tidsperiod om minst 30 dagar, och förmånserbjudandet måste rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Samma villkor ska gälla för resa med färdtjänst. Reglerna ska enligt promemorian träda i kraft den 1 juli 2026

För arbetsresor är bil det dominerande färdsättet, särskilt för längre avstånd och särskilt utanför storstadsregionerna, och antalet fordonskilometer med personbil ökar. Kvinnor reser mer kollektivt än män, låginkomsttagare mer än de med högre inkomster.
Regeringens klimathandlingsplan anger att ekonomiska styrmedel och incitament är en viktig del i arbetet för att få fler arbetspendlare att välja cykel eller kollektivtrafik framför bilen. Utöver den minskade klimatpåverkan, kan det bidra till minskad miljöpåverkan i form av buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser.

I budgetpropositionen för år 2026 saknas dock förslag om halvering av förmånsbeskattningen av periodbiljett för resa med kollektivtrafik. Med denna sammanställning av remissvaren önskar vi bistå regeringen i sin bedömning av om ett sådant förslag bör presenteras i vårbudgeten 2026, samt samtliga riksdagspartier i sina respektive budgetmotioner.

Övergripande: Starkt stöd men önskan om mer

Av de 51 remissinstanser som regeringen redovisar på sin webbplats, tillstyrker en stor majoritet förslaget. Av de som inte tillstyrker, är det en majoritet som avstår från att yttra sig i frågan. Endast några få remissinstanser avstyrker förslaget, och då genomgående för att de föredrar andra lösningar – inte för att de i grunden är emot förslaget.

Utöver de remissvar som regeringen redovisar, finns remissvar från aktörer som inte ingick i regeringens missiv och som man därför valt att inte publicera på webbplatsen. Det gäller bl.a. 2030-sekretariatet som tillstyrker förslaget men – och det är genomgående för merparten av de tillstyrkande instanserna – önskar vissa korrigeringar och kompletteringar.

Svenskt Näringsliv och NSD delar synen att arbetspendling med kollektivtrafik bör underlättas efter de senaste årens försämrade förutsättningar bland annat genom att drivmedelskostnader för personbilar minskat. Region Stockholm ser generellt positivt på att ett alternativ avseende förmånsbeskattning används för att möjliggöra detta, snarare än exempelvis en utökning av reseavdraget, då en arbetsgivarinvolverad lösning kan antas minska risken för felaktig hantering.

Ekonomistyrningsverket ESV ser förslaget som ”mindre motiverat” då de bedömer de förväntade positiva effekterna som små. Företagarna ser ”inte förslaget som prioriterat att genomföra, även om vi inte motsätter oss det i sak.” Gävle kommun tillstyrker ur ett

miljöperspektiv men invänder ur ett tillgänglighetsperspektiv för anställda. Hagfors skriver att ”ett alternativ till de nu föreslagna stimulanserna kan därför istället vara att utöka stödet till regionerna som ansvarar för kollektivtrafiken.” Konjunkturinstitutet (KI) avstyrker förslaget då ”det inte bedöms som effektivt att införa ytterligare ett styrmedel för att sänka kostnaden för arbetsresor. I stället anser KI att det finns skäl att reformera det nuvarande reseavdraget, så att det även omfattar kortare resor med kollektivtrafik. Samtidigt behöver avdraget utformas på ett sätt som kraftigt minskar risken för felaktigheter och fusk. Ett alternativ är att införa en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion.”

Många remissinstanser lyfter fram skilda nyttor med förslaget, främst:

- **Klimat och miljö**. Naturvårdsverket anger att ”en ökad andel av resandet med kollektivtrafik och andra resurssnåla och yteffektiva transporter ger positiva effekter på flera miljömål. Region Jönköpings län anger att förslaget ligger i linje med deras mål om minskade klimatutsläpp och ökad marknadsandel för kollektivtrafik. Konjunkturinstitutet är kritiska till denna effekt; ”Klimatpolitiska styrmedel bör utarbetas separat, skilt från reseavdragets konstruktion, för att på så sätt möjliggöra en kostnadseffektiv styrning mot de klimatpolitiska målen”.
- **Jämställdhet**. Region Halland anger att åtgärden ”bedöms vara positiv för jämställdheten mellan könen eftersom kvinnorna är överrepresenterade inom kollektivtrafiken och män är överrepresenterade inom förmånsbilsegmentet.”
- **Samhällsutveckling.** Piteå bedömer att avdraget skulle stimulera ökat resande med kollektivtrafik, även i glesare regioner, och bidra till minskad biltrafik, vilket gynnar klimatmål och hållbar samhällsutveckling.
- **Arbetsmarknad.** Svenskt Näringsliv och NSD konstaterar att förslaget kan ”bidra till att öka arbetsutbudet och förbättra den geografiska rörligheten på arbetsmarknaden.” De menar dock att den högre träffsäkerheten jämfört med att öka bidragen till kollektivtrafiken delvis uppnås till priset av ökade kostnader för företagen. Trafikanalys anger att förslaget stärker anknytningen till arbets- och samhällslivet för personer med funktionsnedsättning.

Den negativa effekt som framför allt lyfts fram är risken för höga administrativa kostnader. Region Stockholm anger dock att ”arbete pågår inom AB Storstockholms Lokaltrafiks biljett- och försäljningssystem för att skapa en lösning som förenklar hanteringen av förmånsbiljetter. Funktionalitet utvecklas för att underlätta för arbetsgivare och anställda att initiera, administrera och avsluta biljetter kopplade till löneförmån. Även om systemet initialt inte kommer att lösa alla administrativa aspekter, förväntas det avsevärt underlätta införandet för berörda parter.” Linköping och Nacka anger att kommuner och regioner skulle förlora ungefär en miljard kronor per år med förändringen och vill att det ersätts i det generella statsbidraget enligt finansieringsprincipen. Sveriges Kommuner och Regioner SKR förutsätter en reglering enligt finansieringsprincipen.

Naturvårdsverket saknar en analys av hur införandet av handelssystemet ETS 2 eventuellt påverkar referensalternativet i konsekvensanalysen av förslaget. Region Halland vill att det följas upp hur resvanor förändras ”samt om förslaget riskerar att förstärka skillnader mellan stad och landsbygd, där kollektivtrafiken är mer begränsad”.

Flera aktörer som har vissa invändningar konstaterar också att arbetsgivare ges möjligheten men inte skyldigheten att erbjuda förmånen, och några påpekar att det är en förutsättning för

att de ska bifalla förslaget. KI anger dock det som ett problem; då det ”medför en risk för att förslaget om skattelättnad för arbetsresor med kollektivtrafik inte kommer att tillämpas likvärdigt för alla arbetstagare”, och flera remissinstanser anger att frivilligheten gördet svårt att veta hur omfattande reformen skulle bli.

Trafikverket och Uppsala kommun ställer sig positiva till förslaget, utan kommentarer eller förslag. Alla andra aktörer har förslag på förbättringar och tillägg, som gås igenom nedan i de sex punkter som flest aktörer uppmärksammar.

1. Behov av kompletterande satsningar

Fackförbundet LO tillstyrker förslaget i alla dess delar, men betonar att dagens reseavdrag bör göras om och att det behövs ett paket av olika åtgärder för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler och öka arbetspendlingen med kollektivtrafik. Malmö önskar att alternativet att utöka avdragsrätten för arbetsresor med kollektivtrafik inom ramen för befintligt reseavdrag, skulle ha utforskats. Nacka önskar att förslaget kombineras med fler styrmedel såsom väl utbyggda gång- och cykelvägar, god kollektivtrafiktillgång och goda bytesmöjligheter mellan transportslag. Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, lyfter att höja/införa trängselskatter, drivmedelsskatter och parkeringsavgifter för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Stockholms stad vill se utökat stöd till regionerna som tillhandahåller kollektivtrafiken alternativt att utöka avdragsrätten för arbetsresor med kollektivtrafik inom ramen för befintligt reseavdrag, genom att sänka eller slopa den beloppsgräns som idag finns.

Region Halland anger att ”Idag ges stora skattesubventioner till den anställde om företag erbjuder elbil på förmån. Men om samma företag idag erbjuder månadsbiljett till kollektivtrafiken som en förmån får den anställde betala full förmånsskatt.” Västra Götalandsregionen anger att ”Det är viktigt att förändringen sker i ett större sammanhang, där det också på andra sätt blir mer förmånligt att välja hållbar mobilitet.”

M Sverige tillstyrker förslaget men menar att det behöver stärkas, breddas och kompletteras med ytterligare satsningar för att ha effekt. För att uppnå ökat resande med kollektiva färdmedel vill M Sverige belysa vikten av tillgången till pendlarparkeringar.

Småföretagarnas Riksförbund påpekar att det också finns ”andra möjligheter att sänka kostnaden för arbetskraften att använda kollektiva transportmedel. På senare år ser vi en motsatt utveckling, kraftigt höjda biljettpriser.”

Sveriges Kommuner och Regioner ”vill framhålla att det är av stor vikt att säkerställa att utfall och effekter kan mätas och studeras på ett tillförlitligt sätt före ett genomförande sker. SKR vill trycka på de stora behoven av ökade satsningar på transportinfrastruktur. För kollektivtrafikens konkurrenskraft är det av stor vikt att komma till rätta med bristande underhåll, framför allt på järnvägen där mycket arbetspendling sker. SKR anser att staten måste ta ett större ansvar för infrastruktur för en fungerande kollektivtrafik i hela landet. SKR vill påtala de fördelar som SKR såg med ett bredare, färdmedelsneutralt regelverk för reseavdraget, i likhet med det som beslutades 2022 men sedan drogs tillbaka. Det kan också finns fördelar med ökat generellt stöd till regionerna som tillhandahåller kollektivtrafiken.”

TCO hade i första hand sett ett färdmedelsneutralt reseavdrag för att styra mot klimatsmarta jobbresor, i enlighet med tidigare beslutat men ej genomfört system. Tillväxtanalys skulle gärna se en justerad utformning av reseavdraget.

Svenska Taxiförbundet uppmärksammar Belgiens frivilliga mobilitetsbudget med målet att bli ett ”zero emission land där folk antingen tar allmänna transportmedel, cyklar eller använder bilpooler och/eller taxi.”

2. Avgiftstak: Höj

Piteå anger att ”I Norrbotten är restider längre och kollektivtrafikens utbud glesare, vilket kan påverka nyttan av förslaget. Det vore därför önskvärt att se över om regionala skillnader bör beaktas i utformningen av beloppsgränsen eller biljettyper och säkerställa att även kombinationsbiljetter (t.ex. länsöverskridande eller tåg/buss) omfattas.”

Region Västerbotten anger att ”Pendlingen till/från samtliga kranskommunerna till Umeå kommun som utgör en stor del av pendlingen kommer att hamna över taket. För Skellefteå kommun som är en till ytan stor kommun kommer även att stå inför samma scenario där flertalet av de större tätorterna inom kommunen kommer att befinna sig över taket i förslaget. I Västerbotten är taket för en periodbiljett 2 110 kr/månad 2025.”

Region Skåne ”gör bedömningen att taket bör vara högre än föreslagna 13 000 kronor per år. Den som pendlar mer än 35 kilometer till sitt arbete inom Skåne betalar cirka 16 000 kr per år för sina biljetter. Denna problematik kan sannolikt förekomma i fler regioner. Att kostnader över 13 000 kr per år skulle vara föremål för 100 procents beskattning innebär en ökad administrativ hantering för såväl arbetsgivare som medarbetare som skulle undvikas genom ett högre tak än det föreslagna.” Region Örebro län vill framhålla vikten av att skattelättnaden även gynnar pendlare utanför storstäderna, ”Som förslaget är utformat idag, med ett tak på 13 000 kronor per år, är det främst resenärer inom städer och närliggande förorter som får fullt genomslag av reformen. Detta riskerar att skapa en icke avsedd orättvisa, där personer som reser långt för att arbeta och bidra till samhällsnytta får lägre skattefördel än de som reser kortare sträckor. För att även pendlare från mindre orter och landsbygd i hela länet ska få motsvarande nytta, bör Finansdepartementet överväga att höja taknivån till minst 16 000 kronor per år.”

3. Enbart månads- och årskort: För snävt

Nästan alla remissinstanser som tar upp vilka typer av kollektivtrafikresor som bör omfattas, menar att endast månadskort eller längre är för snävt. Västra Götalandsregionen skriver”Med ett alltmer dynamiskt arbetsliv där distansarbetet ökar över tid, blir kravet på minst månadskort en allt större begränsning av reformen. För vanebilister kan också steget direkt till månadskort vara stort, vilket begränsar potentialen till överflyttning. Vi föreslår i stället att alla kollektivtrafikresor omfattas, även om många arbetsgivare av praktiska skäl inte kommer att godta avdrag för enskilda enkelbiljetter. Med ett sådant upplägg stimuleras också kollektivtrafiken att erbjuda nya och mer resenärsanpassade biljettlösningar.”

Transportstyrelsen anger att ”Kravet på att biljetten ska gälla i minst 30 dagar exkluderar personer med flexibla arbetsformer eller oregelbundet arbete från att nyttja förmånen, vilket

kan begränsa förmånens räckvidd och träffsäkerhet.” De ser det däremot som ”positivt att även fritidsresor kan bidra till ökat kollektivtrafikresande.”

2030-sekretariatet anger att ”För vanebilister kan också steget direkt till månadskort vara stort, innebärande att modalitetsskiftet uteblir. Vi ser inga principiella hinder mot att alla kollektivtrafikresor omfattas, och menar att många arbetsgivare av praktiska skäl inte kommer att godta avdrag för enskilda enkelbiljetter. Med ett sådant upplägg stimuleras också kollektivtrafiken att erbjuda nya, resenärsanpassade biljettlösningar.”

Naturvårdsverket ser dock ”positivt på att det kan bli ekonomiskt lönsamt att skaffa periodkort framför enkelbiljetter för vissa personer, då detta kan innebära att arbetsresor och fritidsresor som idag genomförs med bil i stället sker kollektivt, eftersom marginalkostnaden för kollektivtrafik blir noll.”

4. Subventionsgrad. Höj

Västra Götalandsregionen vill ”påtala att motsvarande skattelättnader för arbetspendling med bil fortfarande är mångdubbelt högre. Om arbetsgivaren erbjuder elbil som löneförmån så skattesubventioneras den anställde med ända upp till 114 000 kr. Inte bara bilen subventioneras då av staten, utan även jobbparkeringen, elen som laddas vid arbetsplatsen, installationen av ladd-boxen vid bostaden och resan till och från jobbet genom reseavdraget. Vi menar därför att en högre skattesubvention än 50 procent bör övervägas, vilket skulle göra betydande skillnad för hur lönsamt detta är för individen.”

Transportstyrelsen vill att skattefördelen förstärks och villkoren breddas. Svensk Kollektivtrafik anger att statliga skattesubventioner till anställda med elbil uppgår till 114 000 kr, eller mer, och vill därför att förmånsskatten på periodkort till kollektivtrafiken på sikt reduceras ytterligare.

5. Grupper som omfattas: Vidga

NSD och Svenskt Näringsliv ser inga skäl till förmånen inte skulle omfatta enskilda näringsidkare eller delägare i handelsbolag, och ser det som ”en olycklig signal om lägre tilltro till dessa företagares skattemoral”.

IFAU är kritiska till att enskilda näringsidkare utestängs från att använda löneförmånen, och bedömer att ”löneförmånen kommer vara mindre spridd bland mindre aktiebolag med mindre administrativa resurser.” KI bedömer att det är ” osäkert om tillfälligt anställda kommer att omfattas av förmånen, då det enligt förslaget är möjligt för arbetsgivare att undanta denna grupp. Förslaget utesluter även enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag från att nyttja förmånen.”

Att färdtjänstresor ska vara med på samma villkor som andra arbetsresor ses som positivt av alla remissinstanser som tar upp det, däribland Region Västerbotten som dock anger att takbeloppet för färdtjänstresor kan behöva vara högre.

2030-sekretariatet är kritiska till att ”Hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen *måste* erbjudas förmånen, medan alla andra typer av medarbetare *inte får* erbjudas förmånen. Det är lätt att tänka sig legitima situationer där det endast är relevant att erbjuda en viss del av

de anställda denna förmån (tex de med långa resor), men också att syftet med reformen kan uppnås särskilt väl genom att erbjuda förmånen till t.ex. underkonsulter, timanställda, ”giggare” och andra.”

6. Färdslag: Inkludera flera

Region Stockholm anger att ”Med tanke på utvecklingen av integrerad mobilitet, där resor ofta sker med en kombination av olika trafikslag, kan det finnas anledning att beakta hur skattereglerna påverkar anställdas möjlighet att kombinera kollektivtrafik med mikromobilitet. En snäv tillämpning riskerar att minska flexibiliteten i transportkedjan, särskilt i områden där anslutande trafik är viktig.”

Västra Götalandsregionen skriver ”Kollektivtrafiklagens uppräkning av färdslag börjar vara gammaldags och begränsande, varför skatteförmånen bör utvidgas till att också gälla andra färdslag såsom bildelning, bilpool och delad mikromobilitet”. Svenska Taxiförbundet Att, som Regeringen nu föreslår, begränsa ”kollektivtrafik” till ’traditionell kollektivtrafik’ kan riskera att leda till att förslagets förväntade effekter, ett minskat resande med privatbil, ett ökat resande med kollektivtrafik och ett minskat koldioxidutsläpp, uteblir eller åtminstone inte uppnås i en nivå som motiverar förslagets genomförande.

”Kollektivtrafiklagens uppräkning av färdslag är gammaldags och begränsande, och förmånen av skatteavdrag bör utvidgas till att också gälla andra färdslag såsom bildelning/bilpool och delad mikromobilitet”, skriver 2030-sekretariatet.

Slutsats: Genomför, med mindre justeringar

Regeringen tänkte rätt när den i promemoriaform föreslog sänkt förmånsbeskattning för resor med kollektivtrafiken. Det är en självklar slutsats efter att ha granskat samtliga inkomna och publicerade remissvar. De återkommande förslagen på förändringar rör i huvudsak att fler än fast anställda bör kunna omfattas, att sänkningen av förmånsvärdet bör vara mer än 50%, att fler typer av delat resande bör kunna ingå och att fler biljettslag än periodkort för en månad eller längre bör omfattas. Allt detta är justeringar som relativt enkelt bör kunna genomföras, och regeringen bör kunna lägga ett sådant förslag i mandatperiodens sista vårbudget och vårändringsbudget 2026.

Vi föreslår också att oppositionspartier lägger sådana förslag, så att vi ånyo kan uppnå den breda parlamentariska enighet som kännetecknat tidigare relaterade beslut, dels om klimatmålen övergripande, dels om förändringen av reseavdraget (sjupartienighet men inte genomfört).

Det finns också samstämmiga övergripande förslag till förändringar, med målet att förbättra villkoren för gemensamt resande och därmed bidra till att klimatmålen nås. De bör ligga till grund för partivisa förslag för kommande mandatperiod.

Stockholm 29 september 2025

Mattias Goldmann
VD, 2030-sekretariatet