

Remissvar

Dnr 2025-220

Datum 2025-08-04

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Promemorian Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Fi2025/01063

### **SAMMANFATTNING**

Konjunkturinstitutet (KI) har granskat finansdepartementets promemoria *Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik* och avstyrker promemorians förslag. Detta främst eftersom 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, i enlighet med det förslag som presenterades i *SOU 2019:36*. Detta är en modell som KI tidigare har ställt sig positiv till (remissvar dnr 2019-223).

KI konstaterar dessutom att promemorian inte tydligt redogör för i vilken omfattning, och vilka arbetsgivare, som kommer att erbjuda periodkort via bruttolöneavdrag. Detta medför en risk för att förslaget om skattelättnad för arbetsresor med kollektivtrafik inte kommer att tillämpas likvärdigt för alla arbetstagare. Detta kan ses som en avvikelse från de skattepolitiska riktlinjerna (prop. 2023/24:100) som bland annat förespråkar ett rättvist skattesystem där skatteskyldiga i samma ekonomiska situation ska likabehandlas.

Slutligen delar KI bedömningen att förslaget endast i marginell utsträckning kommer att bidra till en övergång från bil till kollektivtrafik och bidrar därför inte i någon större utsträckning till att nå de svenska klimatpolitiska målen. KI anser dock att styrmedel som avser skattelättnader för arbetsresor inte bör sträva efter att utformas för att nå de klimatpolitiska målen utan bör utformas färdmedelsneutralt för att uppnå styrmedlets syfte att sänka kostnaden för arbetsresor. Klimatpolitiska styrmedel bör utarbetas separat, skilt från reseavdragets konstruktion, för att på så sätt möjliggöra en kostnadseffektiv styrning mot de klimatpolitiska målen.

### **ETT SYSTEM FÖR RESEAVDRAG ÄR ATT FÖREDRA**

I promemorian avfärdas möjligheten att inkludera kortare arbetsresor med kollektivtrafik i det nuvarande reseavdraget, med hänvisning till att risken för fel och fusk bedöms vara alltför stor. Det framhålls också att en sådan förändring skulle bli kostsam, eftersom en stor andel av arbetstagarna då sannolikt skulle göra ett reseavdrag.

I stället föreslås ett helt nytt, förmånsbaserat avdrag som enbart gäller för kortare arbetsresor med kollektivtrafik. Detta innebär i praktiken att ett parallellt system för skatteförmåner vid arbetsresor införs. Promemorian påpekar visserligen att det kan uppstå ett visst överlapp

mellan systemen, men den ökade komplexiteten i skattesystemet belyses inte tillräckligt. Flera system för arbetsresor riskerar att göra regelverket svårare att förstå och tillämpa.

KI anser att regeringen i stället borde ha tagit ett helhetsgrepp på den statliga styrning som syftar till att sänka kostnaden för arbetsresor. Att lägga till ett nytt styrmedel till befintligt, utan att åtgärda de brister som finns i det nuvarande reseavdraget, är inte ändamålsenligt. Denna bedömning vilar på de skattepolitiska riktlinjer som uttrycks i 2024 års ekonomiska vårproposition (prop. 2023/24:100), där det betonas att regelverket bör vara begripligt, transparent och inte leda till onödigt stora administrativa kostnader för dem som tillämpar det.

KI har i tidigare remissvar<sup>1</sup> framfört synpunkter på förslaget om att ersätta det nuvarande reseavdraget med en avståndsberäknad och färdmedelsneutral skattereduktion, i enlighet med Reseavdragskommitténs betänkande *Skattelättnader för arbetsresor* (SOU 2019:36). I dessa remissvar har KI tillstyrkt förslaget och ansett att det föreslagna systemet är mer ändamålsenligt än dagens reseavdrag.

Ett skattereduktionssystem innebär visserligen ökad administration för arbetsgivaren jämfört med dagens modell, där endast individens uppgifter kan kontrolleras. Men till skillnad från det nuvarande reseavdraget kan en skattereduktion granskas utifrån både arbetstagarens och arbetsgivarens perspektiv, vilket även promemorian framhåller som en fördel jämfört med förslaget om förmånsbaserat avdrag av resor med kollektivtrafik.

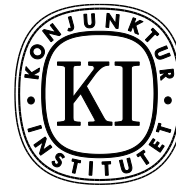
#### **LIKABEHANDLING AV ALLA ARBETSTAGARE**

Promemorians förslag innebär att det är upp till varje enskild arbetsgivare att avgöra om de vill erbjuda sina anställda förmånen att köpa periodbiljett för kollektivtrafik genom bruttolöneavdrag. Det är dock oklart i vilken omfattning detta faktiskt kommer att erbjudas, och om det kommer att finnas systematiska skillnader mellan olika typer av arbetsgivare. Det är viktigt att notera att arbetsgivarnas kostnader för bruttolöneavdraget kan förväntas tas från löneutrymmet. Därigenom kommer ett brett användande vara kombinerat med en något lägre löneökningstakt, vilket kräver förhandlingslösningar mellan arbetsmarknadens parter.

Eftersom förmånen kommer att innebära både en direkt kostnad och en indirekt kostnad i form av administrativ börda för arbetsgivarna finns det en risk att främst större eller mer resursstarka arbetsgivare väljer att erbjuda den. Det är sannolikt att det främst är arbetsgivare som redan idag erbjuder förmåner såsom friskvårdsbidrag, och där anställda är mer drivna att efterfråga förmåner, som kommer att införa den. Någon djupare analys av dessa fördelningseffekter har dock inte gjorts i promemorian. I stället antas samma andel arbetsgivare som i dag erbjuder friskvårdsbidrag (ca 85 procent) också kommer att erbjuda förmån av periodkort. KI ser en risk för att regeringen överskattar användandet av det föreslagna stödet. Detta eftersom arbetsgivarna när det gäller friskvårdsbidrag sannolikt ser en starkare koppling till minskad sjukfrånvaro och ökad produktivitet än när det gäller hur de anställda transporterar sig till arbetet, därigenom kan arbetsgivarna ha lägre incitament att ge den föreslagna förmånen. För ett lägre utnyttjande talar även att arbetsgivare och arbetstagare kan vara tveksamma till att införa löneförmåner där vissa inte kommer omfattas, om de tex. går eller cyklar till arbetsplatsen.

---

<sup>1</sup> Avser KI:s remissvar dnr 2022-204 (Fi2022/01470), dnr. 2021-385 (Fi2021/03460) och dnr 2019-223 (Fi2019/02525/S1).



Om regeringens bedömning stämmer förväntas omkring 15 procent av alla arbetstagare inte få tillgång till skattelättnaden för arbetsresor med kollektivtrafik. Det är dessutom 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.

Därtill bör det beaktas att det finns regionala skillnader gällande kollektivtrafik och att det i vissa delar av landet inte är möjligt att arbetspendla med kollektivtrafik eller är många som arbetspendlar via cykel eller till fots. För arbetstagare i dessa områden innebär förslaget att de helt saknar möjlighet till skattelättnad för kortare arbetsresor.

Mot denna bakgrund anser KI att förslaget riskerar att uppfattas som ojämnt och därmed inte förenligt med de skattepolitiska riktlinjerna (prop. 2023/24:100), där det betonas att skattesystemet ska vara legitimt och rättvist samt kräver en likabehandling av skatteskyldiga i samma ekonomiska situation.

#### **LITEN INVERKAN PÅ MÖJLIGHETEN ATT NÅ DE KLIMATPOLITISKA MÅLEN**

I promemorian konstateras att förslaget endast i liten utsträckning kommer påverka övergången från bil till kollektivtrafik. Detta innebär att förslaget inte kommer att inverka på Sveriges möjlighet att nå våra klimatpolitiska mål.

KI anser att utformningen av en skattelättnad för arbetsresor inte bör beakta klimatpolitiska aspekter utan utformas för att uppnå styrmedlets syfte vilket är att sänka kostnaderna för arbetsresor på ett kostnadseffektivt sätt. Detta kan exempelvis uppnås genom ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt styrmedel.

Om klimatpolitiken därtill utformas på ett kostnadseffektivt sätt via ekonomiska styrmedel, så att relativpriserna mellan olika transportslag avspeglar deras respektive inverkan på växthusgasutsläppen, kommer ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag även ge rätt incitament till arbetstagaren utifrån ett klimatpolitiskt perspektiv.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Charlotte Berg. I den slutliga handläggningen av remissvaret har också Elin Ryner deltagit

Albin Kainelainen  
Generaldirektör