



Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr: SN 2025-96
Er referens/dnr: Fi2025/01063

Stockholm, 2025-08-06

Remiss av promemorian Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

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

SVENSKT NÄRINGS�IV

Johan Fall

Fredrik Carlgren

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Er referens: Fi2025/01063

Stockholm, 2025-08-06

Remissyttrande

Remiss av promemorian Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Inställning

Näringslivets Skattedelegation (NSD) ser positivt på förslaget sett till dess syfte och har skattetekniskt inga invändningar mot dess utformning, med undantag för frågan om varför vissa företagare exkluderas från skattelättnaden. Däremot framstår åtgärdens effektivitet som förhållandevis låg, sett till de uppgifter som presenteras i promemorian. Detta minskar förslagets prioritet gentemot andra angelägna skattereformer.

Kommentarer

NSD delar synen att arbetspendling med kollektivtrafik bör underlättas. I likhet med promemorian konstaterar NSD att förutsättningarna för sådan pendling har försämrats, bland annat mot bakgrund av minskade drivmedelskostnader för personbilar. Relativpriserna mellan olika transportslag är dock volatila och påverkas av en rad faktorer. Det är sannolikt att priserna för bensin och diesel börjar stiga när handeln med utsläppsrätter inom ETS 2¹ inleds år 2027, och pristrycket kan öka ytterligare om Sverige inför fler styrmedel för att nå sina utsläppsmål till 2030 enligt EU:s ESR². Detta talar för att bilpendling med fossila bränslen successivt kommer att bli mindre fördelaktigt jämfört med fossilfri pendling. Därmed kommer behovet av att korrigera dessa relativpriser att minska över tid.

Reformens effekter, som de beskrivs i konsekvensanalysen, är så vitt NSD kan bedöma relativt modesta. Visserligen förväntas arbetsresor med kollektivtrafik öka med 6,7 procent räknat i personkilometer, men det beror på en rad faktorer, bland annat minskad gång- och cykelpendling. Arbetsresor med bil förväntas inte minska med mer än 0,7 procent. Även om detta inte är ovidkommande blir den totala minskningen på personbilsresandet inte större än

¹ ETS 2 är ett system för utsläppshandel som är separat från det befintliga ETS 1. Det omfattar utsläpp av CO₂ från förbränning av fossila bränslen från bl.a. vägtransporter och uppvärmning av byggnader.

² Effort Sharing Regulation (ESR). Reglerar främst utsläppen från sektorer utanför EU ETS, såsom vägtransporter, uppvärmning av bostäder och lokaler, arbetsmaskiner samt jordbruk under perioden 2021–2030. För att nå klimatpaketet Fit for 55:s mål om en minskning med EU:s totala utsläpp med 55 procent till 2030 jämfört med 1990, ska utsläppen i ESR minska med 40 procent jämfört med 2005. Målet har fördelats mellan medlemsländerna baserat på ländernas BNP capita med krav som varierar mellan -10 och -50 procent. Sverige, tillsammans med Finland, Danmark, Luxemburg och Tyskland, har tilldelats det högsta reduktionskravet: -50 procent till 2030 jämfört med 2005.

Huvudmän i NSD är:

**Stockholms Handelskammare * Föreningen Svenskt Näringsliv
Svenska Bankföreningen * Svensk Försäkring * Fastighetsägarna Sverige**

Kansli: Postadress 114 82 Stockholm, Besöksadress Storgatan 19
Telefon 08/553 430 00, Telefax 08/553 430 99

ca 0,1 procent. Enligt promemorians bedömning skulle detta endast ge marginella effekter på koldioxidutsläppen.

En positiv effekt är att förslaget i viss utsträckning skulle kunna bidra till att öka arbetsutbudet och förbättra den geografiska rörligheten på arbetsmarknaden. Delvis liknande effekter skulle dock, enligt NSD, kunna uppnås genom sänkt arbetsbeskattning, vilket skattetekniskt vore en enklare lösning. Detta skulle för övrigt också vara mer i linje med den övergripande principen om att arbetsinkomster bör beskattas på samma sätt oavsett om ersättningen utgår i form av kontant lön eller förmån.³

Promemorian konstaterar att förslaget skulle öka företagens administrativa börda, bland annat på grund av hanteringen av själva utläggerna samt eventuella bruttolöneavdrag. Betydelsen av detta spelas dock ner mot bakgrund av att förmånen föreslås erbjudas på frivillig basis av arbetsgivarna. Till viss del har NSD förståelse för det synsättet, men samtidigt kan många arbetsgivare i praktiken uppleva att de behöver erbjuda förmånen för att inte tappa i attraktionskraft. Den högre träffsäkerheten i förhållande till alternativet att öka bidragen till kollektivtrafiken (s. 11 i PM), liksom den högre regelefterlevnaden jämfört med ett förstärkt reseavdrag, uppnås i så fall delvis till priset av ökade kostnader för företagen.

Slutligen konstaterar NSD att förmånen inte föreslås omfatta enskilda näringsidkare eller delägare i handelsbolag. NSD kan inte se att det finns någon explicit motivering till detta. Om övervägandet gjorts mot bakgrund av att kontrollfunktionen blir lägre för dessa individer (en part i stället för två), framstår det enligt NSD som en olycklig signal om lägre tilltro till dessa företagens skattemoral.

Även om NSD alltså ser ett värde i förslagets syfte, minskar ovan beskrivna aspekter sammantaget dess prioritet i förhållande till andra angelägna reformer på skatteområdet, exempelvis sänkt skatt för företagsektorn och en lägre arbetsbeskattning.⁴

NÄRINGSLIVETS SKATTEDELEGATION

Johan Fall

Fredrik Carlgren

³ Se Svenskt Näringslivs remissvar på promemorian "[Skattelättnad för cykelförmån](#)".

⁴ Se exempelvis Svenskt Näringsliv (2025), "[Skattereformer för en kunskapsintensiv ekonomi](#)".