

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

Yttrande över Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Bakgrund och innehållet i förslaget

I den remitterade promemorian föreslås det nya regler i inkomstskattelagen (1999:1229). Det föreslås att förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik ska tas upp med 50 procent av den del av förmånens värde som uppgår till högst 13 000 kronor per beskattningsår och med 100 procent däröver. Detta gäller under förutsättning att periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar, att periodbiljetten gäller för resor inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det nämnda ska även gälla ersättning för periodbiljett för resa med kollektivtrafik, liksom för resa med färdtjänst. De föreslagna reglerna ska träda i kraft den 1 juli 2026 och tillämpas första gången på förmåner och ersättningar som ges ut efter ikraftträdandet.

I promemorian anges bland annat att de flesta resor mellan bostad och arbetsplats (arbetsresor) genomförs med bil, enligt Trafikanalys promemoria Förvärvsarbetande och deras arbetsresor (PM 2020:6). Andelen arbetsresor med bil som färdstätt var runt 60 procent. Andelen arbetsresor som genomförs med kollektivtrafik var 17 procent. Resterande arbetsresor genomförs till fots, med cykel samt andra färdstätt som exempelvis flyg eller moped. För arbetsresor på längre avstånd, över 30 kilometer, var andelen bilresor högre, 79 procent, och andelen resor med kollektivtrafik 20 procent. I vissa regioner genomförs en högre andel arbetsresor med kollektivtrafik än i andra. I Stockholms län var andelen arbetsresor som genomförs med kollektivtrafik cirka 28 procent. I Skåne och Västra Götalands län var kollektivtrafikandelen i genomsnitt runt 11 procent och i de län som benämns som landsbygds-län var kollektivtrafikandelen förhållandevis låg, cirka 6 procent. Enligt rapporten är det också tydliga skillnader vad gäller färdstätt mellan kvinnor och män – där arbetsresor med kollektiva färdstätt var vanligare bland kvinnor (20 procent) än bland män (14 procent). Under år 2024 har antalet fordonskilometer med personbil ökat. En bakomliggande orsak bedöms vara sänkta drivmedelskostnader. Under det senaste året har drivmedelskostnaderna minskat samtidigt som priserna för kollektivtrafiken har fortsatt att öka. Vidare omnämns skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59 s 162), samt Fossilfritt Sveriges delrapportering från juni 2017 (M 2016:05 s 27f) där det bland annat anges att ekonomiska styrmedel och incitament är en viktig del i arbetet för att få fler arbetspendlare att välja cykel eller kollektivtrafik framför bilen när det gäller att ta sig till och från arbetet.

Vidare anges att flera arbetsgivare, däribland flera kommuner och regioner (såsom Göteborgs kommun, Huddinge kommun, Kungsbacka kommun, Nacka Kommun, Region Halland och Västra Götalandsregionen) redan idag erbjuder förmån av kollektivtrafikbiljetter i någon form till sina anställda för att uppmuntra kollektiva trafiklösningar. Förmånserbjudandena administreras i vissa fall via företag som tillhandahåller förmånsplattformar och sker ofta mot så kallad löneväxling.

Det anges att en alternativ lösning kunde vara att öka avdragsrätten för arbetsresor inom ramen för befintligt reseavdrag. Alternativt att införa en skattelättnad för löneförmån i form av resor med kollektivtrafik. En sådan utformning skulle ha likheter med nedsättningen av förmånsvärdet för bland annat elbilar och skattelättnaden för förmånscyklar.

Den förordade lösningen bedöms lämpligast för att sänka kostnaderna för arbetsresor för de individer som reser med kollektivtrafik. Skattelättnaden bör även omfatta utgifter för resor med kollektivtrafik som den anställda i efterhand får ersättning för från sin arbetsgivare. Förutom att sänka resekostnaderna för befintliga resenärer, bedöms en sådan åtgärd även kunna bidra till ett visst ökat resande med kollektivtrafiken. I den utsträckning överflyttning sker från arbetsresor med bil kan förslaget bidra till minskad miljöpåverkan i form av buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Om åtgärden inte införs uteblir den kostnadsminskande effekten liksom övriga effekter av åtgärden. Syftet med förslaget är att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik, genom att sänka kostnaderna för arbetsresor för individer som reser med kollektivtrafik, varför de föreslagna bestämmelserna bör träda i kraft så snart som möjligt. Skatteverket kommer att behöva ändra informationsmaterial till följd av förslaget, dessa förändringar kommer ingå i den anpassning som görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning och det bedöms inte finnas behov av särskilda informationsinsatser.

Gällande beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas anges följande. För stöd som tar betydande offentliga medel i anspråk är det angeläget att deras verkan, kostnadseffektivitet och ändamålsenlighet provas löpande. Det främsta syftet med den föreslagna åtgärden är att underlätta arbetsresor med kollektiva färdmedel. Underlättandet består i detta fall av en kostnadsminskning som individen tillgodogör sig genom att arbetsgivaren tillhandahåller en delvis skattefri förmån, alternativt skattefri ersättning. Det främsta syftet med åtgärden kan på så sätt anses uppfyllas mekaniskt, så snart den anställda får del av förmånen. När skattelättnaden har varit i kraft i två eller tre års tid, finns anledning att studera hur många som nyttjar förmånen, i vilken uträkning dessa nyttjar den och var i landet de som nyttjar den finns. Baserat på uppgifter om hur många som nyttjar förmånen kan då åtgärdens offentligfinansiella kostnad utvärderas i förhållande till de uppskattningar som redovisas i promemorian. Ett andra syfte med åtgärden är att få fler individer att välja kollektiva färdmedel i stället för bil för sina arbetsresor. I vilken grad åtgärden åstadkommer sådana beteendeförändringar bör utvärderas efter en tid. Sådana beteendeförändringar kommer till viss del kunna studeras med hjälp av resultat i resvaneundersökningen (RVU) som Trafikanalys ansvarar för. Även i den årliga Kollektivtrafikbarometern, som tas fram av Svensk kollektivtrafik, kommer sådana förändringar kunna studeras. En komplicerande omständighet är dock att eventuella förändringar i kollektivtrafikresandet framöver inte nödvändigtvis har orsakats av just den föreslagna åtgärden. För att studera åtgärdens isolerade effekt på resebeteenden, behövs i praktiken en särskilt utformad enkätundersökning. Det kommer inte att gå att studera i så kallade registerdata om en individ nyttjar skattelättnaden eller om individens resebeteende har förändrats.

Konsekvenser för företag

I konsekvensutredningen anges följande. Den föreslagna skattelättnaden är generell och gäller arbetsgivare oavsett storlek och bransch. Den innebär en möjlighet för arbetsgivare att erbjuda sina anställda delvis skattefri förmån i form av periodbiljetter för kollektivtrafik samt resa med färdtjänst. Skattelättnaden kan också nyttjas genom utbetalning av delvis skattefri ersättning för sådana periodbiljetter eller för utgift för resa med färdtjänst. Det behöver därmed inte vara arbetsgivaren som anskaffar periodbiljetterna. För arbetsgivaren bör det i normalfallet vara administrativt enklare att erbjuda sina anställda ersättning än att anskaffa biljetterna och ge dessa till sina anställda. Skattelättnaden innebär att förmånen bara ska tas upp till halva sitt värde upp till 13 000 kronor per år. Om förmånsvärdet överstiger 13 000 kronor per år, ska överskjutande del av förmånsvärdet enligt förslaget beskattas som vanligt. Arbetsgivare ska enligt förslaget inte vara skyldiga att erbjuda förmånen, men om förmånen erbjuds ska den rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Vinningen för företag bedöms i första hand vara att man genom att erbjuda förmånen blir mer attraktiv som arbetsgivare genom att bidra till att sänka de anställdas kostnader för arbetsresor med kollektivtrafik och färdtjänst. Det kommer att vara upp till arbetsgivaren att avgöra hur kostnaden av förmånen fördelas mellan arbetsgivaren och den anställda.

Vidare anges att det kan göras genom en bruttolöneväxling som, vid vissa förenklade antaganden, är kostnadsneutral för arbetsgivaren. Arbetsgivarens kostnader påverkas i princip alltså inte vid sådan löneväxling, utöver de administrativa kostnader som uppstår. Om förmånen däremot tillhandahålls utan avdrag från den anställdes bruttolön, innebär det en merkostnad för arbetsgivaren motsvarande kostnaden av periodbiljetten plus arbetsgivaravgifter för den skattepliktiga delen av förmånen (totalkostnaden blir i sådana fall ca 116 procent av periodbiljettens pris upp till takbeloppet 13 000 kronor). Företag saknar normalt avdragsrätt för ingående mervärdesskatt vid anskaffning av tjänster som ska användas privat av personalen. Därför antas att företag har en kostnad för mervärdesskatt för periodbiljetten (mervärdesskatten uppgår till 6 procent för kollektivtrafikresor). Under vissa förutsättningar kan dock ett tillhandahållande till en anställd vara en beskattningsbar transaktion på vilken utgående skatt ska tas ut. Att erbjuda förmånen till de anställda kommer att innebära en viss ökad administrativ börda för företag och andra arbetsgivare. Detta gäller särskilt om arbetsgivaren själv väljer att anskaffa periodbiljetterna åt sina anställda. I sådana fall ska periodbiljetterna först anskaffas och distribueras till de anställda. Om arbetsgivaren finansierar förmånen med bruttolöneavdrag, ska sedan ett sådant avdrag beräknas och göras. Periodbiljetten ska redovisas som skattepliktig förmån motsvarande hälften av sitt värde. Om arbetsgivaren väljer att ersätta den anställdes kostnader för periodbiljetter, behöver arbetsgivaren samla in underlag från de anställda som styrker de anställdas kostnader. Därefter görs bruttolöneavdrag för att finansiera den förmånen. Den större delen av de administrativa kostnaderna kan antas uppstå inledningsvis, i samband med att arbetsgivare skapar sig rutiner för hur förmånen ska erbjudas till de anställda. Eftersom arbetsgivare inte kommer att ha någon skyldighet att erbjuda förmånen till sina anställda, är det dock frågan om ett frivilligt administrativt merarbete. Det anges att i sammanhanget finns ingen klar gränsdragning för vad som ska betraktas som, å ena sidan, administrativa merkostnader och, å andra sidan, investeringskostnader för att bli en mer attraktiv arbetsgivare och uppnå ökad nöjdhet bland personalen.

Vidare anges i konsekvensutredningen följande. Reglerna för skattelättnaden kommer att vara generella så till vida att alla arbetsgivare, oavsett organisationsform och bransch, kommer att kunna erbjuda den delvis skattefria förmånen till sina anställda. Någon direkt snedvridande effekt bland företag som arbetsgivare bedöms därmed inte uppstå. Däremot

kan en indirekt konkurrensnackdel uppstå för de arbetsgivare vars anställda inte kan dra nytta av förmånen. En arbetsgivare som är baserad på en plats som inte nås av kollektivtrafik kommer förmodligen ha få eller inga anställda som är intresserade av att nyttja förmån i form av resor med kollektivtrafik. Om arbetsgivaren i stället hade varit lokaliserad på en plats som nås av kollektivtrafik, skulle kanske många eller samtliga anställda valt att nyttja förmånen. Genom att vara lokaliserad i ett område som inte omfattas av kollektivtrafik, kan man alltså säga att en arbetsgivare i praktiken går miste om möjligheten att, via skattesystemet, bidra till att sänka sina anställdas kostnader för arbetsresor. Det är heller inte säkert att reseavdraget kompenserar i dessa fall, eftersom avdragsmöjligheten endast omfattar kostnader över ett visst gränslöpp (för närvarande 11 000 kronor per år) och dessutom är förknippad med krav på tidsvinster för att göra avdrag för resor med bil. Eftersom det rör sig om en skattelättnad av begränsat värde, bedöms dock denna konkurrenseffekt bland arbetsgivare vara liten. Skattelättnaden omfattar förmån av periodbiljett för kollektivtrafik (och ersättning för sådant). Kollektivtrafikresor som görs med enkelbiljett omfattas alltså inte av skattelättnaden. Detta kan i någon mån utgöra en konkurrensnackdel för kollektivtrafikoperatörer vars tjänster i normalfallet nyttjas genom enkelbiljett. Det anges att det sannolikt är ovanligt att sådana kollektivtrafikoperatörer konkurrerar direkt med operatörer vars tjänster regelmässigt nyttjas med periodbiljetter. Det skulle exempelvis kunna röra sig om buss- eller tågresor till och från flygplats på sträckor som även trafikeras av regionens kollektivtrafikoperatör eller fjärrtåg som trafikerar delvis samma sträcka som den regionala pendeltågstrafiken. Taxi utgör inte kollektivtrafik enligt den definition som tillämpas i den remitterade promemorian och föreslås inte omfattas av skattelättnaden. Taxiresande utgör dock ibland ett substitut till resande med kollektivtrafiken. Om individers kostnader för kollektivtrafikresor sänks väsentligt med hjälp av en skattelättnad, blir taxiresande relativt sett ett dyrare och därmed ett mindre attraktivt färdmedel för vissa. Det kan därför bli något svårare för taxinäringen att konkurrera med kollektivtrafiken på sträckor som omfattas av kollektivtrafik.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

I konsekvensutredningen finns en beskrivning av bakgrund och syfte med förslaget, samt vilka effekter som bedöms uppstå om ingen åtgärd vidtas. Alternativa lösningar beskrivs likaså, liksom varför den förordade lösningen bedöms lämpligast. I detta framgår också beskrivningen av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte. Det framgår att förslagsställaren har gjort en bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande, liksom om det finns behov av speciella informationsinsatser.

Förslagets kostnads- och intäktpåverkan för företag beskrivs på ett tillräckligt sätt mot bakgrund av detta förslags syfte. Det finns likaså en relativt utförlig beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för företagen. Förslagsställarens beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas är föredömlig.

Regelrådet har inte kunnat återfinna en beskrivning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och inte heller om särskild hänsyn kan tas till små företag vid reglernas utformning. För det fall att någon aspekt inte bedöms relevant i det aktuella fallet, behöver det anges och motiveras. De nämnda bristerna får dock inte få påverkan på den sammantagna bedömningen av konsekvensutredningen.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 2 juli 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Anna-Lena Bohm

Ordförande



Katarina Garinder Eklöv

Föredragande