



*Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm*

Remissvar – Promemoria Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik (Fi 2025/01063)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av regeringens promemoria (Fi2025/01063) per den 2025-05-19. I promemorian föreslås genom en ändring i Inkomstskattelagen ett införande av skattelättnader för reseförmåner med kollektivtrafik. Syftet med lagförslaget skall enligt promemorian vara att *"underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik"*

De föreslagna skattesänkningarna

Förslaget gäller bara för arbetsresor där arbetsgivaren erbjuder hela sin stadigvarande personal reseförmån till/från jobbet med kollektivtrafik. Regeringen föreslår i sin promemoria att femtio (50) procent av förmånsvärde eller ersättning upp till högst 13 000 per år skall tas upp till beskattning samt att arbetsresorna måste ha utförts med ett periodkort med giltighet om minst 30 dagar. Lagförslaget föreslås träda i kraft den 1 juli 2026 varför skattelättnaden för inkomst-året 2026 anges till 50% av högst 6 500 kr.

Regeringens begränsning av begreppet "kollektivtrafik"

Enligt lagförslaget skall med *"kollektivtrafik"* avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. I lagen om kollektivtrafik hänvisas till EU:s kollektivtrafikförordning (EU 1370/2007) som definierar kollektivtrafik som *"persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering"*.

Regeringen har valt att inkludera enbart 'traditionell' kollektivtrafik i lagförslaget och skriver på sidan 28 (artikel 9.4 – effekter på konkurrensvillkoren) att taxi inte utgör kollektivtrafik *"enligt den definition som tillämpas i denna promemoria"*.

Regeringen skriver därefter att taxiresande ibland utgör ett *"substitut till resande med kollektivtrafik"* varför Svenska Taxiförbundet vill fästa Regeringens uppmärksamhet på EU-kommissionens tillkännagivande om tolkningsriktlinjer för förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (2023/C 222/01) publicerad 2023-06-26 (bilaga 1).

I tolkningsriktlinjernas artikel 2.1.6 anger EU-kommissionen att passagerartransporter på begäran som utförs till/från större kollektivtrafikcentra skall omfattas av Kollektivtrafikförordningen och sålunda ses som "*kollektivtrafik*" på samma sätt som "*traditionell kollektivtrafik*".

Detta tillkännagivande från EU-kommissionen bör även läsas ihop med det tidigare tillkännagivandet från EU-kommissionen om välfungerande och hållbara lokala passagerartransporter på begäran (taxi och fordon som hyrs ut med förare) (2022/C 62/01), per den 2022-02-04 (bilaga 2). I det tillkännagivandet skriver EU-kommissionen (punkt C, sidan 10) att taxitransporter till/från större kollektivtrafikcentra ökar kollektivtrafikens attraktionskraft och skall ses som ett viktigt komplement till "*traditionell*" kollektivtrafik.

Att, som Regeringen nu föreslår, begränsa "*kollektivtrafik*" till '*traditionell kollektivtrafik*' kan riskera att leda till att förslaget 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 förslaget genomförande. Regeringen bör se taxiresande till/från större kollektivtrafikcentra inte som ett substitut till kollektivtrafik utan som ett komplement till kollektivtrafik och som en resandeform som bör ingå i skatteförmånen om de förväntade effekterna på allvar skall kunna uppnås.

Förslagets påverkan på kollektivtrafikresandet i Sverige

Regeringen försöker i promemorians artikel 9.5 (sidan 28–30) redogöra för detta men det är svårt av promemorians redogörelse att se att förslaget som det nu är utformat skulle leda till någon väsentlig ökning av kollektivtrafikresandet eller väsentlig minskning av resande med privatbil. Regeringen gör själva bedömningen att effekten kan bli ett minskat resande med privatbil motsvarande 0,1% på nationell nivå samt skriver även i artikeln att prissänkningar på kollektivtrafik, liksom olika försök med s.k. nolltaxa, i mycket liten utsträckning har lett till att bilresor övergår till kollektivtrafikresor.

Förslagets generella påverkan på Sveriges uppfyllande av de klimat- och transportpolitiska målen

Svenska Taxiförbundet konstaterar att Regeringen i promemorians artikel 9.7 (sidorna 30–31) gör den bedömningen att effekterna på koldioxidutsläppen blir "*marginella*" då negativa miljöeffekter kan uppstå "*till följd av ett ökat trafikarbete med kollektivtrafikens fordon*". Svenska Taxiförbundet menar då att de nu föreslagna åtgärderna helt enkelt måste kompletteras med andra åtgärder om det önskade resultatet skall kunna uppnås.

Förslagets generella påverkan på taxinäringens förutsättningar att verka i Sverige

Regeringen konstaterar själva (sidan 28) att effekten av förslaget genomförande kan bli att taxinäringen får svårare att konkurrera med kollektivtrafiken "*på sträckor som omfattas av kollektivtrafiken*". Svenska Taxiförbundet vill än en gång betona att taxi är ett viktigt komplement till '*traditionell*' kollektivtrafik och skall ses som en del av kollektivtrafikresandet.

Taxi utgör en viktig komponent för att säkerställa kollektivtrafikens attraktionskraft och ska vi på allvar kunna minska privatbilismen måste taxi inkluderas och utgöra en viktig del av anslutande transporter till/från större kollektivtrafikcentra. Taxi är inte och skall inte ses som en konkurrent till 'traditionell kollektivtrafik' utan skall ses som ett viktigt komplement till 'traditionell kollektivtrafik' för att hela kollektivtrafiken skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt.

Därutöver vill även Svenska Taxiförbundet lyfta in kollektivtrafiklagen som stadgar i dess 2 kap 14 § ett ansvar för en regional kollektivtrafikmyndighet att *"verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet"*.

Att genomföra en skattelättnad som enbart riktar sig till kollektivtrafikresande med 'traditionell kollektivtrafik' kan allvarligt motverka taxinäringens möjligheter att erbjuda 'vanlig' privattaxi som till exempel till/från restauranger på kvällstid och även negativt påverka det lokala näringslivet. Regeringen bör sålunda väga in den negativa effekten på ett lokalsamhälle vid utformningen av lagförslaget.

Svenska Taxiförbundets föreslagna åtgärder

Svenska Taxiförbundet har tidigare fört fram att om vi på allvar ska kunna minska folks beroende av privatbilism – utan att tillgängligheten till samhällsnyttiga funktioner påverkas negativt – så måste vi kunna erbjuda en kollektivtrafiklösning som både fungerar och upplevs som ett attraktivt alternativ.

Förslaget begränsar sig till kollektivtrafik med buss men även anropsstyrd taxi som kompletterar traditionella större bussar till/från större kollektivtrafikcentra måste ingå i underlaget för skatteavdrag om vi på allvar ska kunna öka kollektivtrafikens attraktionskraft, se till att tillgängligheten blir bättre samtidigt som de miljö- och transportpolitiska målen nås.

Avdragsrätten motsvarande 50 % av högst 13 500 kr bör utformas så att det täcker allt resande med andra transportslag än det egna fordonet. Även resande med taxi bör då ingå i avdragsrätten som därutöver bör vara generell utan någon specifik anknytning till just arbetsresor eller knuten till 30-dagars periodkort.

Andra åtgärder som Regeringen kan överväga är att införa ett system liknande det Belgiska med en frivillig mobilitetsbudget samt det Ratt-avdrag som Svenska Taxiförbundet redan 2018 föreslog. Dessa två åtgärder redogörs för i korthet nedan

Belgiska Mobilitetsbudgeten

Sedan 2018 finns det ett system i Belgien genom vilken arbetsgivaren och arbetstagaren kan komma överens om att byta ut en tjänstebil/förmånsbil mot andra förmåner som till exempel hyrbil och/eller periodkort på allmänna transportmedel eller andra hållbara mobilitetsalternativ.

Följande täcks:	Hyrbil max 30 dagar per kalenderår
	Inköp av och underhåll av cykel eller elsparkcykel

Delningstjänster
 Taxi
 Periodkort på allmänna transportmedel
 Enkelresor på tåg inom EU/EES

Summan som är aktuell i Belgien motsvarar den anställdes totala kostnad för fordonet på årsbasis (försäkring, service-och underhåll, drivmedel samt eventuell förmånsbeskattning). Det hela regleras i Belgiens federala lagstiftning (Royal Decree) och uppgår för 2025 till ett belopp motsvarande minst € 3 164 euro per år och högst € 16 875 euro, eller 20 % av den anställdes bruttoårslön, beroende på vilket som är lägst.

Målet är tydligt uttalat av den belgiska federala regeringen att detta skall göra Belgien till ett "zero emission" land där folk antingen tar allmänna transportmedel, cyklar eller använder bilpooler och/eller taxi men då skall bilpoolsfordonet vara zero-emission (efter 1/1 2026). Svenska Taxiförbundet ser den belgiska modellen som en modell som Regeringen borde överväga att införa i Sverige, eventuellt med justeringar anpassade efter svenska förhållanden, för att på allvar få ner resandet med privatbil och öka resandet med kollektivtrafik.

Svenska Taxiförbundets åtgärdsförslag Ratt-avdraget

Även detta åtgärdsförslag skulle leda till ett minskat beroende av privatbilism och ett ökat resande med kollektivtrafik. Svenska Taxiförbundet föreslog redan år 2018 att ett generellt "ratt-avdrag" skulle införas motsvarande en skattereduktion på 50% av taxikostnaden. Taxiförbundet bedömde då att taxiresandet kunde öka med upp till 95%, dvs. nästan en fördubbling, samtidigt som resenärer i ökad utsträckning skulle kombinera taxi och kollektivtrafik. I stället för att köra egen bil hela vägen. Taxi skulle utgöra ett komplement till 'traditionell' kollektivtrafik genom att individer skulle ta taxi till/från större kollektivtrafikcentra och på så sätt både öka resandet med kollektivtrafik som öka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Även om då den totala effekten blir fler taxiresor skulle även resorna med kollektivtrafiken öka men framför allt skulle färre välja att resa privat med egen bil vilket i sin tur kommer att leda till ett minskat koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn och vara i linje med de miljö- och trafikpolitiska målen. Att införa ett Ratt-avdrag motsvarande Rut och Rot för taxiresor skulle sålunda förmodligen ge en större effekt på kollektivtrafikresandet än den nu föreslagna skattelättnaden för arbetsresor, som Regeringen själva bedömer vara marginell.

Sammanfattning

Svenska Taxiförbundet ser den föreslagna åtgärden i form av skattelättnad för arbetsresor med kollektivtrafik som ett viktigt första steg för att minska beroendet av privatbilism. Skall vi dock på allvar kunna minska beroendet av privatbilen och samtidigt öka kollektivtrafikresandet måste åtgärderna rikta sig till alla hållbara mobilitetslösningar och inte bara ensidigt fokusera på 'traditionell' kollektivtrafik.

Vi måste kunna säkerställa att alla inte bara kan utan även vill åka kollektivt och då måste åtgärderna inkludera mobilitetslösningar, som taxi, för att på ett enkelt och smidigt sätt kunna ta sig till/från större kollektivtrafikcentra.

Utöver det är det viktigt att åtgärderna träffar alla individer och inte bara dem som reser till/från arbetet. I annat fall riskerar vi att stora grupper, som antingen inte har en fast anställning hos en arbetsgivare som erbjuder förmåns-resor kollektivt till/från arbetsplatsen eller som inte arbetar fast alls, fortsätter att åka med privatbil i stället för att åka kollektivt.

Svenska Taxiförbundet bidrar gärna med konstruktiva förslag på praktiskt genomförbara åtgärder i närtid och står till Regeringskansliets förfogande i detta viktiga arbete.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
VD



Tommy Pilarp
Chefjurist, LL M

- | | |
|-----------------|---|
| Bilaga 1 | EU-kommissionens tillkännagivande om tolkningsriktlinjer för förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (2023/C 222/01) publicerad 2023-06-26 |
| Bilaga 2 | EU-kommissionens tillkännagivande om välfungerande och hållbara lokala passagerartransporter på begäran (taxi och fordon som hyrs ut med förare) (2022/C 62/01), per den 2022-02-04 |

Enligt skäl 17 står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitativa kriterier för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, inbegripet för miljöskydd. Behöriga myndigheter kan specificera allmän trafikplikt för flera transportsätt i syfte att främja en miljömässigt hållbar multimodal kollektivtrafik.

2.1.6. **Artikel 1.2 Särskilda kollektivtrafikslag**

För att förbättra utbudet av kollektivtrafik, särskilt på den första/sista kilometern av passagerarnas resor, får de behöriga myndigheterna komplettera erbjudandet av regelbunden, fast linjetrafik baserad på kollektivtrafik med beställtjänster. Sådana beställtjänster, vanligtvis med vägfordon, gör det möjligt för passagerare att boka resor med hjälp av elektronisk eller annan kommunikation för insamling och avstigning av passagerare, mellan hållplatser som anvisats av operatören på begäran eller uppehåll i regelbunden kollektivtrafik. Om kollektivtrafik på begäran är föremål för en ensamrätt och/eller ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt, särskilt när det gäller den obligatoriska trafikens tillgänglighet, och uppfyller kraven i artikel 2 a i förordningen, dvs. de är av allmänt ekonomiskt intresse och tillhandahålls allmänheten på ett icke-diskriminerande och kontinuerligt sätt, anser kommissionen att de också omfattas av artikel 1.2 i förordningen.

Vissa behöriga myndigheter inkluderar i sin kollektivtrafik tjänster som tillhandahålls med hjälp av kabeldrivna fordon (t.ex. linbanebilar och bergbanor). Kommissionen anser att sådana tjänster omfattas av artikel 1.2 i förordningen så länge de tillhandahålls av fordon som har ständig kontakt med antingen vägen eller spåren.

2.2. **Definition av allmän trafikplikt och allmänna bestämmelser/innehåll i avtal om allmän trafik**

I detta kapitel ges tolkningsvägledning om huvuddragen i de allmänna reglerna och om hur behöriga myndigheter definierar arten och omfattningen av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och av exklusiva rättigheter inom ramen för förordning (EG) nr 1370/2007. Dessutom behandlas de villkor enligt vilka förlängningar av löptiden för avtal om allmän trafik kan beviljas, liksom villkoren för underentreprenad, även när det gäller interna företag.

2.2.1. **Artikel 2 i Grunddragen i ett avtal om allmän trafik**

För att ta hänsyn till de olika rättsordningarna och traditionerna i medlemsstaterna är definitionen av avtal om allmän trafik i förordning (EG) nr 1370/2007 mycket bred och omfattar olika typer av rättsligt bindande akter som inte alltid har formen av ett avtal enligt nationell lagstiftning.

Enligt artikel 2 i består ett avtal om allmän trafik av "ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt". Avtalet kan också bestå av ett beslut som antas av en behörig myndighet i form av en enskild lag eller regleringsakt eller som innehåller villkor enligt vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller anförtror dem åt ett internt företag. En kombination av en rättsakt om tilldelning av tjänster till en operatör och ett förvaltningsbeslut om detaljerade krav på tjänster och en metod för att beräkna ersättningen kan också utgöra ett avtal om allmän trafik. Begreppet "avtal om allmän trafik" enligt definitionen i förordning (EG) nr 1370/2007 omfattar även offentliga tjänstekoncessioner.

2.2.2. **Artikel 2 l och artikel 3.2 och 3.3 Allmänna regler**

Allmänna regler definieras i artikel 2 l som åtgärder som "utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för". Allmänna regler är därför åtgärder som tillämpas på alla operatörer av en eller flera typer av kollektivtrafik på ett icke-diskriminerande sätt. Åtgärden kan begränsas till det geografiska område som en behörig myndighet ansvarar för, men behöver inte nödvändigtvis omfatta hela det geografiska området.

En behörig myndighet får besluta att använda allmänna regler för att fastställa sociala eller kvalitativa standarder i enlighet med skäl 17 i förordning (EG) nr 1370/2007.

C. Rekommendationer om integration med kollektivtrafik och aktiv mobilitet

— *Persontransporter på begäran bör integreras väl med kollektivtrafik och aktiv mobilitet*

Det är mycket viktigt att persontransporter på begäran, oavsett om det rör sig om taxibilar eller PHV, kompletterar kollektivtrafiken (t.ex. tunnelbanor, bussar, spårvagnar) samt aktiva former av förflyttningar (t.ex. gång och cykel) och inte bara ersätter dessa. För att integrationen ska bli optimal bör den ingå i den lokala planen för hållbar mobilitet i städer som utarbetas i enlighet med europeiska riktlinjer ⁽³⁴⁾. Persontransporter på begäran bör underlätta och öka användningen av kollektivtrafik genom att transportera passagerare den första kilometern till eller den sista kilometern från kollektivtrafikstationer, och därigenom göra kollektivtrafiken till ett attraktivt och bekvämt alternativ och minska behovet av privatbilar. Detta är särskilt viktigt i områden där kollektivtrafiknätet är glesare, t.ex. i utkanten av städer eller i förortsområden. Det skulle kunna bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och vägen till stationen snabbare eller säkrare. Att anta åtgärder för att förbättra integrationen med kollektivtrafiken skulle kunna vara en väg framåt, till exempel genom att man stödjer lösningar för "mobilitet som en tjänst" ⁽³⁵⁾, skapar incitament för passagerare och utforskar samarbetsmöjligheter med plattformsbaserade företag. Tjänsteleverantörer skulle kunna uppmanas att också informera kunderna om tillgängliga alternativ för aktiv mobilitet via lämpliga kanaler.

⁽³⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽³⁵⁾ "Mobilitet som en tjänst är olika transporttjänster integrerade i en enda mobilitetstjänst som är tillgänglig på begäran. För att tillmötesgå en kunds önskemål underlättar en operatör av mobilitet som en tjänst ett brett utbud av transportalternativ, oavsett om det rör sig om kollektivtrafik, samåkning, cykel- eller bildelning, taxi eller biluthyrning/leasing, eller en kombination av dem. Den som ansvarar för integrationen av mobilitet som en tjänst samlar in och integrerar uppgifter från leverantörer av mobilitetstjänster. För användaren erbjuder mobilitet som en tjänst ett mervärde genom att det bara behövs en app för att få tillgång till mobilitetstjänster, med en enda betalningskanal i stället för flera biljett- och betalningstransaktioner.