

Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik

Maj 2025

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).....	4
3	Bakgrund och gällande rätt	6
3.1	Arbetspendling med kollektivtrafik.....	6
3.2	Arbetspendling med färdtjänst	7
3.3	Skattepliktig förmån av privata resor	7
3.4	Skattelättnad för cykelförmån	8
3.5	Avdrag för arbetsresor.....	8
4	Skattelättnad för förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik.....	10
4.1	En skattelättnad införs för förmån av resa med kollektivtrafik.....	10
4.2	Villkor för att få skattelättnaden och vad som omfattas.....	12
4.3	Beloppsmässig storlek på skattelättnaden	14
5	Skattelättnad för förmån av resa med färdtjänst.....	16
6	Skattelättnadens påverkan på avdragsrätten för arbetsresor.....	17
7	Uppgiftsskyldighet.....	19
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	19
9	Konsekvensanalys.....	20
9.1	Offentligfinansiella effekter	20
9.2	Effekter för individer.....	24
9.3	Effekter för företag och andra arbetsgivare	26
9.4	Effekter på konkurrensvillkoren	27
9.5	Effekter på resandet med kollektivtrafik och andra färdmedel.....	28
9.6	Effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna	30
9.7	Effekter på miljön.....	30
9.8	Effekter på sysselsättning	31
9.9	Effekter på inkomstfördelningen.....	32
9.10	Effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.....	34
9.11	Effekter för Skatteverket och andra statliga myndigheter.....	35
9.12	Utvärdering av åtgärden	35
10	Författningskommentar	36

1 Inledning

Inför budgetpropositionen för 2026 är det angeläget att skatteförslagen kan förberedas genom remittering. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter remitteras därför denna promemoria från Finansdepartementet. Om de skatteåtgärder som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2026, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

I syfte att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik föreslås i denna promemoria att det införs en skattelättnad för förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik. Skattelättnaden föreslås även omfatta ersättning för sådan periodbiljett. Innebörden av förslaget är att till den del värdet av förmånen eller ersättningen uppgår till högst 13 000 kronor per beskattningsår ska endast 50 procent av förmånsvärdet eller ersättningen tas upp till beskattning. En förutsättning för skattelättnaden är att periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar och att den gäller för resor inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Förmånserbudandet måste också rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

I promemorian föreslås även att det införs en motsvarande skattelättnad för förmån av resa med färdtjänst respektive ersättning för sådan resa.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2026. Under perioden 1 juli 2026–31 december 2026 ska skattelättnaden gälla för förmåner eller ersättningar upp till högst 6 500 kronor.

2 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹

dels att rubriken närmast före 12 kap. 3 § ska lyda ”Skattefria förmåner och ersättningar”,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 11 kap. 12 c § och 12 d §, och 12 kap. 3 a § och närmast före 11 kap. 12 c § och 12 d §, två nya rubriker av följande lydelse.

11 kap.

Kollektivtrafik

12 c §

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.

Första stycket gäller under förutsättning att

- periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar,*
- periodbiljetten gäller för resor inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och*
- förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.*

Med kollektivtrafik avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Med periodbiljett avses detsamma som i 19 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Första till tredje styckena gäller även ersättning för periodbiljett för resa med kollektivtrafik.

Färdtjänst

12 d §

Förmån av resa med färdtjänst 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.

Första stycket gäller under förutsättning att förmåns-erbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Med färdtjänst avses detsamma som i lagen (1997:736) om färdtjänst samt utländska motsvarigheter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Första till tredje styckena gäller även ersättning för resa med färdtjänst.

12 kap.

3 a §

Om den skattskyldige får sådan förmån eller ersättning som enligt 11 kap. 12 c eller 12 d § ska tas upp med 50 procent, får de utgifter som förmånen avser eller som ersättningen är avsedd att täcka endast dras av med 50 procent.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.

2. De nya bestämmelserna tillämpas första gången på förmåner och ersättningar som ges ut efter ikraftträdandet. För förmåner och ersättningar som ges ut före den 1 januari 2027 gäller dock beloppet 6 500 kronor i stället för det belopp om 13 000 kronor som anges i 11 kap. 12 c och 12 d §§.

3 Bakgrund och gällande rätt

3.1 Arbetspendling med kollektivtrafik

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 färdssätt var runt 60 procent. Andelen arbetsresor som genomförs med kollektivtrafik var 17 procent. Resterande arbetsresor genomförs till fots, med cykel samt andra färdssätt som bl.a. 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 ca 28 procent. I Skåne och Västra Götalands län var kollektivtrafikandelen i genomsnitt runt 11 procent och i de län som i rapporten benämns som landsbygdslän var kollektivtrafikandelen i genomsnitt ca 4 procent. Även i de län som benämns som urbaniserade är kollektivtrafikandelen förhållandevis låg, ca 6 procent. Enligt rapporten är det också tydliga skillnader vad gäller färdssätt mellan kvinnor och män – där arbetsresor med kollektiva färdssätt var vanligare bland kvinnor (20 procent) än bland män (14 procent).

Andelen av samtliga resor som genomförs med kollektivtrafik har enligt uppgifter i den nationella resvaneundersökningen (RVU) ökat något under perioden 2011–2023, med undantag framför allt för 2020–2021 som påverkades av covid-19-pandemin (statistik från Trafikanalys databas, 2025-04-01). Även i Svensk Kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer för 2024 framgår viss trend över tid mot ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i förhållande till andra resor med motordrivna fordon 2010–2023. Marknadsandelen för kollektivtrafiken minskade dock 2024. Att trafikarbetet (antalet fordonskilometer) med personbil ökade 2024 i förhållande till 2023 framgår också enligt uppgifter i Trafikverkets promemoria Vägtrafikens utsläpp (PM 2025-03-04). En bakomliggande orsak kan vara sänkta drivmedelskostnader. Under det senaste året har drivmedelskostnaderna sjunkit samtidigt som priserna för kollektivtrafiken har fortsatt att öka.

I skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59 s. 162) konstateras bl.a. att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler fordonskilometer (trafikarbete) samt att ökad transporteffektivitet skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose sina behov av tillgänglighet och transporter med ett mindre trafikarbete. En sådan utveckling är enligt klimathandlingsplanen önskvärd eftersom ökat trafikarbete kommer med höga samhällskostnader i form av bl.a. olyckor, buller, trängsel, luftföroreningar, utsläpp av växthusgaser och annan miljöpåverkan. Kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet utan att trafikarbetet ökar bör därför enligt handlingsplanen prioriteras. Hög transporteffektivitet anges vara betydelsefullt för att minska samhällets sårbarhet och öka dess motståndskraft i händelse av

drivmedelsbrist, oväntade prisökningar på drivmedel och liknande händelser. Vidare konstateras att en ökad användning av laddbara fordon kraftigt kommer att öka uttaget av vissa metaller och mineral, vilket ur resurssynpunkt gör det motiverat att verka för ökad transporteffektivitet där tillgänglighet kan uppnås med färre fordon, där så är lämpligt, exempelvis genom fler delningstjänster och ökad användning av kollektivtrafik. Åtgärder som styr mot hög tillgänglighet för människor och gods i hela landet bedöms vara viktigt för såväl individer som företag och vara en grundförutsättning för svensk konkurrenskraft.

I Fossilfritt Sveriges delrapportering från juni 2017 (M 2016:05 s. 27 f.) anges bl.a. 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.

Flera arbetsgivare, däribland flera kommuner och regioner (t.ex. Göteborgs kommun, Huddinge kommun, Kungsbacka kommun, Nacka kommun, Region Halland och Västra Götalandsregionen) erbjuder redan i dag 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 s.k. löneväxling.

3.2 Arbetspendling med färdtjänst

Färdtjänst är en särskilt anordnad transport för personer med funktionsnedsättning och kan exempelvis omfatta resor till och från arbetet. Bestämmelserna om färdtjänst finns i lagen (1997:736) om färdtjänst. För att resa med färdtjänst behövs tillstånd, som söks hos kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten (6 §). Färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av funktionsnedsättning, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel (7 §). För resor med färdtjänst får tillståndsgivaren ta ut en avgift. Avgifterna ska vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader (11 §). Hur avgifterna debiteras varierar mellan olika kommuner och regioner. I vissa fall debiteras avgifter för arbetsresor med färdtjänst som en månadskostnad motsvarande avgiften för ett månadskort i kollektivtrafiken och i vissa fall debiteras avgift per enskild resa.

Enligt Trafikanalys promemoria Arbetsresor bland personer med funktionsnedsättning (PM 2020:5) reser ca 18 000 personer till arbetet med färdtjänst, vilket motsvarar mindre än en halv procent av de förvärvsarbetande.

3.3 Skattepliktig förmån av privata resor

Enligt huvudregeln i 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL, ska löner, arvoden, kostnadsersättningar, pensioner, förmåner och alla andra inkomster som erhålls på grund av tjänst tas upp som intäkt. Förmåner ska enligt huvudregeln i 61 kap. 2 § IL värderas till

marknadsvärdet, dvs. priset som den anställda själv skulle ha fått betala på orten om han eller hon själv skaffat sig motsvarande förmån mot kontant betalning.

Förmåner av fria eller subventionerade privata resor som en anställd får från sin arbetsgivare är som utgångspunkt skattepliktiga enligt huvudregeln i 11 kap. 1 § IL. Detsamma gäller ersättningar från arbetsgivaren till den anställda som avser utgifter för sådana resor. I Skatteverkets rättsliga vägledning anges att en anställd som får ett periodkort, t.ex. årskort eller månadskort, som ska användas vid tjänsteresor och som även får användas privat ska beskattas för värdet av de privata resor som hen faktiskt har gjort med periodkortet (RÅ 1987 ref. 81). Om den anställda inte lämnar någon redogörelse för den privata användningen av kortet bör hen beskattas för ett förmånsvärde som motsvarar hela kostnaden för kortet om det inte finns några inskränkningar för den privata användningen. Om den anställda däremot inte alls använder tjänstekortet för privata resor uppkommer ingen skattepliktig förmån. I sådana fall bör ett avtal ha träffats mellan arbetsgivaren och den anställda om att tjänstekortet inte får användas för privat bruk. Om arbetsgivaren betalar för lokala och regionala kort förutsätts kortet däremot vara för privat användning, även om det också används för tjänsteresor på arbetsorten. Det kan vara fråga om årskort, månadskort eller annat periodkort. Förmånsbeskattning undviks bara om kort av den här typen förvaras på arbetsplatsen och endast används vid tjänsteärenden (SKV A 2024:23 och Skatteverkets rättsliga vägledning).

3.4 Skattelättnad för cykelförmån

I 11 kap. 12 a § IL finns en reglering om skattelättnad för cykelförmån. Förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk ska enligt bestämmelsen tas upp till beskattning bara till den del värdet av förmånen överstiger 3 000 kronor. Skattelättnaden gäller under förutsättning att förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det bedömdes vid införandet av skattelättnaden inte vara lämpligt att ställa upp något uttryckligt villkor som innebär att cykeln måste användas för arbetspendling då ett sådant villkor skulle vara mycket svårt att kontrollera (prop. 2021/22:34 s. 14).

3.5 Avdrag för arbetsresor

Skäliga utgifter för arbetsresor får dras av vid inkomstbeskattningen, inom ramen för det s.k. reseavdraget, om arbetsplatsen ligger på ett sådant avstånd från den skattskyldiges bostad att denne behöver använda något transportmedel (12 kap. 26 § IL). För att få göra avdrag för resor med bil, motorcykel eller mopedbil ska avståndet mellan bostad och arbetsplats vara minst fem kilometer och det krävs att man gör en tidsvinst om minst två timmar per dag jämfört med om man reser med kollektivtrafik. För resor med kollektivtrafik ska avståndet vara minst två kilometer. Avdrag medges som regel för resor med det billigaste allmänna transportmedlet

som har kunnat användas. För resor med bil medges avdrag enligt särskilt fastställda schablonbelopp. I Skatteverkets rättsliga vägledning anges att om arbetsgivaren t.ex. låter de anställda åka gratis med arbetsgivarens buss till och från arbetsplatsen eller på annat sätt betalar de anställdas arbetsresor ska de anställda redovisa värdet av arbetsresorna i sin inkomstdeklaration. De anställda har sedan rätt till avdrag under samma förutsättningar som om de själva hade betalat resorna.

Även utgifter för s.k. hemresor, inställelseresor och resor mellan bostad och utbildningsplats är under vissa förutsättningar avdragsgilla enligt 12 kap. 24, 25 och 31 §§ IL.

Utgifter för inställelseresor och för resor mellan bostaden och arbets- och utbildningsplatsen ska dras av bara till den del kostnaderna under beskattningsåret sammanlagt överstiger 11 000 kronor (12 kap. 2 § tredje stycket IL). I budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor, avsnitt 12.7) aviserade regeringen att beloppsgränsen i 12 kap. 2 § IL bör höjas till 13 000 kronor från och med den 1 januari 2026. Utgifter som täcks eller är avsedda att täckas av vissa skattefria ersättningar, t.ex. ersättning för inställelse- och arbetsresor enligt 11 kap. 26 a § IL, får dock inte dras av. Detta följer av 12 kap. 3 § IL.

Beskattningsåret 2023 gjorde, enligt uppgifter i Statistiska centralbyråns inkomst- och taxeringsregister, ca 896 000 skattskyldiga avdrag för resor till och från arbetet i inkomstslaget tjänst. Sammantaget uppgick avdragen till ca 19,6 miljarder kronor 2023. I Redovisning av skatteutgifter 2025 (skr. 2024/25:98) beräknas skatteutgiften, dvs. effekten på skatteintäkterna till följd av avdragen för arbets- och inställelseresor i inkomstslaget tjänst, uppgå till ca 7,4 miljarder kronor 2025. Avdrag för arbetsresor kan också göras i inkomstslaget näringsverksamhet. Skatteutgiften för dessa avdrag beräknas uppgå till ca 0,15 miljarder kronor 2025.

Uppgift om färdmedel anges inte i samband med yrkandet av avdragen i inkomstdeklarationen. Få kollektivtrafikresenärer kommer dock upp i så höga belopp med vanligt förekommande periodbiljetter att de kan göra något avdrag. Baserat på uppgifter från Skatteverkets skattefelskontroller bedömde Reseavdragskommittén i sitt betänkande (SOU 2019:36) att ca 90 procent av avdragen för arbetsresor avsåg resor med bil och att resterande 10 procent av avdragen avsåg resor med kollektivtrafik.

4 Skattelättnad för förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik

4.1 En skattelättnad införs för förmån av resa med kollektivtrafik

Promemorians förslag: En skattelättnad införs för förmån av resa med kollektivtrafik.

Skattelättnaden omfattar även ersättning för resa med kollektivtrafik.

Skälen för promemorians förslag

Underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik

De senaste årens höga inflation har urholkat köpkraften för många hushåll. Även biljettpriserna inom kollektivtrafiken har stigit relativt snabbt under senare år. Höga kostnader för resor till och från arbetsplatsen minskar det ekonomiska utbytet av arbete. För anställda som gör arbetsresor med egen bil höjdes 2023 schablonbeloppet som får dras av inom ramen för reseavdraget, från 18,50 till 25 kronor per mil, för att bättre motsvara de faktiska kostnaderna. De senaste åren har även priset på bensin och diesel sjunkit vilket minskar kostnaderna för arbetsresor med bil även för de arbetspendlare med bil som inte uppfyller kraven för reseavdrag. Den stora merparten av individer som arbetspendlar med kollektivtrafik har resekostnader som understiger beloppsgränsen för reseavdraget. Eftersom kollektivtrafikens fordon till allra största delen använder rena eller höginblandade biodrivmedel samt el för sin framdrift har de lägre bensin- och dieselpriiserna heller inte påverkat kollektivtrafikens kostnader. Biljettpriiserna inom kollektivtrafiken har i stället ökat ytterligare. Att sänka kostnaderna för arbetsresor för de som reser med kollektivtrafiken bedöms mot denna bakgrund vara en lämplig åtgärd.

Olika sätt att uppnå kostnadssänkningar för arbetspendlare

Det finns flera tänkbara sätt att sänka individens kostnader för resande med kollektivtrafik, både inom och utanför skattesystemet. Oavsett vilken åtgärd som vidtas inom skattesystemet skulle det sannolikt innebära en avvikelse i beskattningen och leda till en ny eller utvidgad s.k. skatteutgift. Skatteutgifter kan ses som de effekter på skatteintäkterna som uppstår till följd av särregleringar i skattesystemet (se Redovisning av skatteutgifter 2025, skr. 2024/25:98). Enligt de skattepolitiska riktlinjerna i 2024 års ekonomiska vårproposition (prop. 2023/24:100) ska skattepolitiken inriktas på att identifiera och genomföra de förändringar som, inom ramen för en ansvarsfull finanspolitik, på bästa sätt kan bidra till att stärka hushållens köpkraft genom ökad varaktig sysselsättning och tillväxt. Samtidigt anges att stöd på budgetens inkomstsida i första hand bör undvikas men att administrativa kostnader i undantagsfall kan motivera att skatteutgifter väljs framför stöd på budgetens utgiftssida.

Ett sätt att sänka kostnaderna för arbetsresor för de individer som reser med kollektivtrafik skulle kunna vara ökade stöd på utgiftssidan till regionerna som tillhandahåller kollektivtrafiken. Ett sådant stöd skulle kunna leda till generella prissänkningar eller att planerade prishöjningar inte genomförs eller blir lägre. Stöd till regionerna skulle inte rikta in sig särskilt på kostnader för arbetsresor utan för kollektivtrafiken generellt. Ett bidrag som kan sökas av alla som gör arbetsresor med kollektivtrafik vore teoretiskt möjligt men skulle innebära en stor administrativ börda för den myndighet som skulle ansvara för ett sådant stöd. Förekomsten av fel och fusk skulle riskera att bli stor. Enligt de skattepolitiska riktlinjerna bör stöd på budgetens inkomstsida undvikas men i undantagsfall kan, som i detta fall, administrativa kostnader motivera att skatteutgifter väljs framför stöd på budgetens utgiftssida. Givet att målet med åtgärden i första hand är att för breda grupper underlätta arbetsresor med kollektiva färdmedel, bedöms en åtgärd i skattesystemet i detta fall vara mer träffsäker än åtgärder på utgiftssidan.

Inom skattesystemet skulle åtgärder kunna vidtas i form av utökade avdragsmöjligheter i beskattningen av förvärvsinkomst. Ett alternativ vore att utöka avdragsrätten för arbetsresor med kollektivtrafik inom ramen för befintligt reseavdrag. Närmast till hands ligger då att, specifikt för kollektivtrafikresor, sänka eller slopa den beloppsgräns som innebär att avdrag inte får göras för kostnader som understiger denna gräns (f.n. 11 000 kronor per år). En justering av reseavdraget skulle förvisso vara ett relativt litet ingrepp i ett redan befintligt regelverk, men skulle riskera att öka mängden felaktiga avdrag från en redan hög nivå.

Ett annat alternativ vore att införa en skattelättnad för löneförmån i form av resor med kollektivtrafik. En sådan utformning har likheter med nedsättningen av förmånsvärdet för bl.a. elbilar och skattelättnaden för förmånsbilar. Till skillnad från en utformning med utökad avdragsrätt, involveras i detta fall arbetsgivaren som part för att individen ska kunna nyttja skattelättnaden. Detta har både för- och nackdelar. En fördel är att risken för felaktigt nyttjande av skattelättnaden bedöms vara betydligt lägre då två parter (anställd och arbetsgivare) involveras än då bara en part (den anställda) är involverad. En nackdel är att skattelättnaden endast kan nyttjas av anställda till de arbetsgivare som erbjuder förmånen. Mot bakgrund av den mindre risken för fel bedöms detta dock vara den lämpligaste åtgärden.

För att sänka kostnaderna för arbetsresor för de individer som reser med kollektivtrafik bör det därför införas en skattelättnad för förmån av resa med kollektivtrafik som en anställd får från sin arbetsgivare. Skattelättnaden bör även omfatta utgifter för resor med kollektivtrafik som den anställda i efterhand får ersättning från arbetsgivaren för. 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 som beskrivs i konsekvensanalysen av denna promemoria.

Den föreslagna skattelättnaden är begränsad till att omfatta förmån för anställda. Därmed berörs inte enskilda näringsidkare eller fysiska personer som är delägare i handelsbolag av förslaget för egen del.

Generella villkor för den föreslagna skattelättnaden framgår av avsnitt 4.2. Hur nivån på skattelättnaden ska beräknas beskrivs i avsnitt 4.3.

Lagförslag

Förslaget medför att en ny paragraf, 11 kap. 12 c §, införs i inkomstskattelagen.

4.2 Villkor för att få skattelättnaden och vad som omfattas

Regeringens förslag: Förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och ersättning för periodbiljett för sådan resa ska till viss del undantas från beskattning under förutsättning att

- periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar,
- periodbiljetten gäller för resor inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och
- förmånserbjudandet och erbjudandet om ersättning riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Med kollektivtrafik ska avses kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten och spårväg och med tunnelbana. Med periodbiljett ska avses sådana biljetter som ger resenären rätt till ett obestämt antal resor med kollektivtrafik under en viss tidsperiod.

Skälen för promemorians förslag: En anställd som får en kollektivtrafikbiljett från sin arbetsgivare, utan att betala marknadsmässig ersättning för denna, eller som får ersättning från arbetsgivaren för en biljett som den anställde själv köpt, ska i dag enligt huvudregeln i 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL, beskattas för detta.

Som framgår av avsnitt 4.1 föreslås i denna promemoria att det ska införas en skattelättnad för förmån av resa med kollektivtrafik. Skattelättnaden ska även omfatta ersättning för resa med kollektivtrafik. Syftet med den föreslagna skattelättnaden är att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik, genom att sänka kostnaderna för arbetsresor för de som reser med kollektivtrafiken.

Vilken kollektivtrafik ska omfattas?

En grundläggande fråga är vilken sorts kollektivtrafik som bör omfattas av den föreslagna skattelättnaden. Lagen om kollektivtrafik (2010:1065) gäller enligt 1 kap. 1 § kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana. Enligt 1 kap. 5 § samma lag avses med kollektivtrafik detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning). Enligt artikel 2 a i EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fort-

löpande och utan diskriminering”. Trafik som har ett annat huvudsakligt ändamål än persontransport eller som inte erbjuds allmänheten fortlöpande omfattas inte. Det gäller exempelvis beställningstrafik såsom ordinära taxiresor. Då syftet med den föreslagna skattelättnaden är att bidra till ökad arbetspendling med kollektivtrafik, dvs. att underlätta för regelbundna resor mellan bostad och arbetsplats, bedöms det vara lämpligt att avgränsa skattelättnaden till resor med sådan kollektivtrafik som avses i 1 kap. 1 § lagen om kollektivtrafik (2010:1065).

Vilken typ av biljett ska omfattas?

En annan fråga är om skattelättnaden bör begränsas till en viss typ av biljetter. Med periodbiljett avses enligt 19 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter en biljett som ger resenären rätt till ett obestämt antal resor under en viss tidsperiod. Att begränsa skattelättnaden till sådana periodbiljetter som ger resenären rätt till ett obestämt antal resor under en tidsperiod om minst 30 dagar bedöms, utifrån syftet med skattelättnaden, vara en lämplig avgränsning. Genom denna avgränsning utesluts kollektivtrafikresor som sker med enkelbiljetter från skattelättnaden och risken för att skattelättnaden kommer att omfatta längre privata semesterresor minskar.

Att som villkor för skattelättnaden kräva att periodbiljetten i sin helhet eller till viss del måste användas för just arbetspendling bedöms dock inte vara lämpligt, eftersom ett sådant villkor i princip skulle vara omöjligt att kontrollera. Skattelättnaden bör därför vara generell och även omfatta periodbiljetter som i praktiken används för andra typer av privata resor än arbetsresor.

De periodbiljetter som i dag finns på marknaden är vanligen inte personliga och kan därför användas av fler personer än den som har köpt biljetten. Det bedöms därför inte vara lämpligt att införa något krav på att periodbiljetten ska vara personlig för att den ska omfattas av den föreslagna skattelättnaden. Ett sådant villkor skulle, med dagens biljettlösningar, vara mycket svårt att kontrollera.

Med hänsyn till arbetstagares fria rörlighet inom Europeiska unionen och gränspendlares situation bör skattelättnaden omfatta periodbiljetter som gäller för resor inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Då undantag görs från skatteplikten bedöms det vara befogat att begränsa skattelättnaden till resor inom detta område.

Förmånserbjudandet och erbjudandet om ersättning ska rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen

För att förhindra att arbetsgivare erbjuder förmån av periodbiljett eller ersättning för sådan biljett endast till vissa enskilda särskilt utpekade anställda bör skattelättnaden, i likhet med skattelättnaden för cykelförmån, endast gälla om arbetsgivarens erbjudande om förmån eller ersättning riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det innebär inte att arbetsgivaren de facto måste tillhandahålla periodbiljetter eller ersättning till hela den stadigvarande personalen, utan det räcker att hela denna personal erbjuds möjligheten till sådan förmån eller ersättning. Det bör dock vara möjligt att undanta vissa tidsbegränsade anställningar från erbjudandet och det bör även räcka att en arbetsgivare, med anställda

vid olika arbetsplatser, riktar erbjudandet till den stadigvarande personalen på en och samma arbetsplats.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Lagförslag

Förslaget medför att en ny paragraf, 11 kap. 12 c §, införs i inkomstskattelagen.

4.3 Beloppsmässig storlek på skattelättnaden

Promemorians förslag: Förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och ersättning för periodbiljett för sådan resa ska tas upp med 50 procent av den del av förmånens eller ersättningens värde som uppgår till högst 13 000 kronor och med 100 procent däröver.

Skälen för promemorians förslag: För att begränsa förslagets offentligfinansiella kostnad bör skattelättnaden för resor med kollektivtrafik gälla upp till ett takbelopp. Det är också rimligt med ett takbelopp för att undvika att löneväxling sker till dyra periodbiljetter och andra längre resor än just arbetsresor.

I likhet med den gällande skattelättnaden för cykelförmån, skulle den nu föreslagna skattelättnaden kunna utformas så att förmån av periodbiljetter eller ersättningar för sådana biljetter upp till ett visst takbelopp inte ska tas upp till beskattning alls. En sådan utformning har fördelen att den är enkel att förstå och innebär relativt lite administrativt merarbete för arbetsgivare, eftersom förmånsvärden och ersättningar som understiger takbeloppet då inte behöver redovisas alls. En faktor som talar emot en sådan utformning är att åtgärden riskerar att bli offentligfinansiellt mycket kostsam redan vid relativt låga takbelopp. En utformning som innebär full skattefrihet för förmåner eller ersättningar upp till 5 000 kronor per år beräknas minska skatteintäkterna med ca 2,7 miljarder kronor per år. Motsvarande minskning av skatteintäkterna vid takbelopp på 10 000 och 13 000 kronor beräknas vara ca 5 respektive 5,3 miljarder kronor per år. Detta kan ställas i relation till hela reseavdraget som beräknas innebära 7,4 miljarder kronor i minskade skatteintäkter 2025 (se avsnitt 3.5).

En annan faktor som talar emot full skattefrihet är att skattelättnaden då blir lika stor i kronor för alla individer som har resekostnader som överstiger takbeloppet. Om takbeloppet för skattelättnaden uppgår till exempelvis 5 000 kronor per år, skulle den individ som har resekostnader på 5 000 kronor per år få samma skattelättnad som den som har resekostnader på 10 000 eller 15 000 kronor per år. En individ med relativt låga resekostnader kan i detta fall få skattefri ersättning för samtliga sina årliga resekostnader, medan en individ med relativt höga resekostnader bara kan få skattefri ersättning för en mindre andel av sina kostnader. Samtidigt kan individer med relativt låga kostnader för arbetsresor anses vara i mindre behov av kostnadsavlastning än individer med desto högre kostnader.

Snarare än att göra förmån av periodbiljett eller ersättning för sådan biljett helt skattefri upp till ett visst, relativt lågt, takbelopp bör skattefriheten i stället uppgå till 50 procent upp till ett, relativt högt, takbelopp om 13 000 kronor per beskattningsår. På så vis allokeras en större andel av den totala skattelättnaden till individer med relativt höga kostnader för kollektivtrafikresor. Den som har resekostnader på 5 000 kronor kan med denna utformning få skattefri ersättning med 2 500 kronor, medan den som har resekostnader på 10 000 kronor kan få 5 000 kronor i skattefri ersättning. Åtgärdens kostnad begränsas på så sätt till ca 2,1 miljarder kronor per år i uteblivna skatteintäkter när den har fått full effekt (se avsnitt 9.1 för en närmare redogörelse av förslagets offentligfinansiella effekter).

Att bara en viss andel av förmånen eller ersättningen är skattefri gör också att det krävs ett mer frekvent resande för att det ska löna sig för individen att nyttja skattelättnaden. Även denna faktor gör att skattelättnaden i högre grad riktas mer mot individer som reser relativt mycket och därmed kan antas ha desto högre resekostnader. Beräkningar baserade på gällande kollektivtrafiktaxor runtom i landet visar att det i genomsnitt lönar sig att resa med månadsbiljett i stället för enkelbiljetter om man reser 12 eller fler dagar per månad (24 enkelresor eller fler per månad). Om förmån av resa med kollektivtrafik skulle göras helt skattefri, skulle antalet resdagar per månad som krävs för att månadsbiljett ska löna sig minska till sex dagar för individer vars marginalsatt motsvarar den genomsnittliga kommunalskattesatsen om drygt 32 procent. För individer som betalar statlig inkomstskatt, och därmed i genomsnitt kan antas ha 52 procent i marginalsatt, skulle det löna sig med månadsbiljett framför enkelbiljett redan vid fem resdagar per månad vid full skattefrihet. Om förmånen i stället är skattefri bara till 50 procent uppgår antalet resdagar som krävs för att månadsbiljett ska löna sig till nio eller åtta per månad, beroende på om individen har den lägre eller högre marginalsatten (se avsnitt 9.2 för en närmare redogörelse för hur den anställda påverkas ekonomiskt av åtgärden och vilka antaganden som ligger till grund för beräkningarna). Något förenklat innebär detta att den lägre subventionsgraden som råder vid 50 procent skattefrihet, jämfört med vid full skattefrihet, leder till att de som reser med kollektivtrafik bara ett par dagar per vecka eller mindre kommer att avstå från att nyttja skattelättnaden. Offentliga medel frigörs då för att i stället stötta individer som reser desto mer och därmed i de flesta fall har desto högre resekostnader.

Att förmånen respektive ersättningen bara delvis är skattefri kan uppfattas som en något mer invecklad utformning. Utformningen innebär också viss ökad administration för arbetsgivare, eftersom en skattepliktig förmån eller ersättning då alltid kommer att behöva redovisas och tas upp till beskattning (se avsnitt 9.3). Med hänsyn till de offentligfinansiella effekterna av de två utformningarna och hur skattelättnaden tillfaller individer med låga och höga resekostnader, bedöms utformningen med 50 procent skattefrihet för förmånsvärden och ersättningar upp till ett relativt högt takbelopp mer ändamålsenlig än en utformning med full skattefrihet till ett betydligt lägre takbelopp.

Ett takbelopp för skattelättnaden på 13 000 kronor per år bedöms täcka årskostnaderna för de allra flesta individer som reser med lokal eller regional kollektivtrafik till sitt arbete. Under 2024 uppgick det genom-

snittliga priset för 30-dagarsbiljett för tätortstrafik till 725 kronor. För 30-dagarsbiljett som omfattar resor i hela länet uppgick priset till i genomsnitt ca 1 500 kronor. För individer med särskilt höga kostnader för arbetsresor finns det befintliga reseavdraget som ger en kostnadslättnad motsvarande individens marginalsattesats för de kostnader som överstiger gränobeloppet (som f.n. uppgår till 11 000 kronor).

Takbeloppet innebär inte att arbetsgivare är förhindrade att erbjuda anställda periodbiljetter med högre förmånsvärden eller högre ersättningar. Om förmånsvärdet för periodbiljetter eller ersättningen för sådana biljetter överstiger takbeloppet, kommer den anställda dock att beskattas fullt ut, dvs. till 100 procent, för det överskjutande beloppet enligt 11 kap. 1 § IL.

Lagförslag

Förslaget medför att en ny paragraf, 11 kap. 12 c §, införs i inkomstskattelagen.

5 Skattelättnad för förmån av resa med färdtjänst

Promemorians förslag: En skattelättnad införs för förmån av resa med färdtjänst. Skattelättnaden omfattar även ersättning för resa med färdtjänst.

Förmån av resa med färdtjänst och ersättning för sådan resa 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.

För att förmånen och ersättningen ska undantas från beskattning krävs att förmånserbjudandet och erbjudandet om ersättning riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Med färdtjänst avses särskilt anordnade transporter för personer med funktionsnedsättning samt utländska motsvarigheter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Skälen för promemorians förslag: Syftet med den föreslagna skattelättnaden i avsnitt 4 är att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik genom att sänka kostnaderna för arbetsresor för individer som reser med kollektivtrafiken. Även om det inte uppställs som krav att periodbiljetten ska användas för just arbetsresor är den huvudsakliga innebörden av förslaget att personer som reser till och från arbetet med kollektivtrafik, och som har arbetsgivare som väljer att erbjuda sina anställda förmån av periodbiljett för resa med just kollektivtrafik eller ersättning för sådan periodbiljett, kommer att få en skattelättnad för sitt resande.

Personer som är förhindrade att resa med kollektivtrafiken och i stället använder färdtjänst för resor till och från sin arbetsplats kommer inte att kunna ta del av skattelättnaden som föreslås i föregående avsnitt. Av rättviseskäl bör en motsvarande reglering införas som ger dessa personer en skattelättnad för arbetspendling med färdtjänst. Förmån av resa med

färdtjänst bör alltså undantas från beskattning på liknande sätt som förmån av periodbiljetter för resor med kollektivtrafik. Skattelättnaden bör, förutom resor som arbetsgivaren betalar direkt för den anställdes räkning, även omfatta utgifter för resor med färdtjänst som den anställda i efterhand får ersättning från arbetsgivaren för.

Skattelättnaden bör även för denna förmån utformas så att endast en viss procentandel av värdet av förmånen eller ersättningen för resan, upp till ett visst takbelopp, ska tas upp till beskattning. Ett takbelopp på 13 000 kronor per beskattningsår i kombination med en skattefri andel på 50 procent bedöms även i detta fall vara rimliga nivåer för skattelättnaden.

Ett villkor för att förmånen eller ersättningen ska undantas från beskattning bör även i detta fall vara att förmånserbjudandet eller erbjudandet om ersättning ska rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Liksom skattelättnaden för periodbiljetter bör skattelättnaden för resa med färdtjänst vara generell, i den bemärkelsen att det inte bör ställas upp något krav att färdtjänstresan måste avse just arbetspendling. Även förmån av andra privata resor än arbetsresor som görs med färdtjänst kommer därmed att omfattas av skattelättnaden.

Med färdtjänst bör avses detsamma som i lagen (1997:736) om färdtjänst, dvs. särskilt anordnade transporter för personer med funktionsnedsättning, samt utländska motsvarigheter inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Som framgår av avsnitt 3.2 debiteras avgifter för arbetsresor med färdtjänst i vissa kommuner och regioner som en månadskostnad motsvarande avgiften för ett månadskort i kollektivtrafiken och i andra fall per enskild resa. Skattelättnaden för arbetsresor med färdtjänst bör därför, till skillnad från skattelättnaden för resor med kollektivtrafik, inte begränsas till att endast gälla periodbiljetter utan bör även omfatta avgifter för enskilda resor.

Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Lagförslag

Förslaget medför att en ny paragraf, 11 kap. 12 d §, införs i inkomstskattelagen.

6 Skattelättnadens påverkan på avdragsrätten för arbetsresor

Promemorians förslag: Om den skattskyldige får sådan förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik, eller ersättning för sådan biljett, som ska tas upp med 50 procent, får de utgifter som förmånen avser eller som ersättningen är avsedd att täcka endast dras av med 50 procent. Detsamma ska gälla för förmån av resa med färdtjänst eller ersättning för sådan resa.

Skälen för promemorians förslag: Kostnader för arbetsresor får dras av enligt reglerna i 12 kap. 26–30 §§ inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL. I 12 kap. 24, 25 och 31 §§ IL finns även regler som ger rätt till avdrag för t.ex. hemresor, inställesresor och resor mellan bostad och plats för utbildning eller sådan åtgärd som är av betydelse för att den skattskyldige ska kunna fortsätta att förvärsaarbete. Kostnader för arbetsresor är enligt nuvarande regler endast avdragsgilla till den del de tillsammans med kostnader för inställesresor, under beskattningsåret sammanlagt överstiger 11 000 kronor (12 kap. 2 § IL). Av 12 kap. 3 § IL följer vidare att utgifter som täcks eller är avsedda att täckas av vissa skattefria ersättningar, t.ex. ersättning för inställelse- och arbetsresor enligt 11 kap. 26 a § IL, inte får dras av.

Om en arbetsgivare tillhandahåller en anställd fria arbetsresor ska värdet av resan enligt gällande regler tas upp som skattepliktig förmån eller, om arbetsgivaren i stället tillhandahåller den anställda ersättning för utgifter för sådana resor, som skattepliktig ersättning (11 kap. 1 § IL). Avdragsrätten för arbetsresor prövas i dessa situationer på samma sätt som om den anställda själv hade betalat resorna (Skatteverkets rättsliga vägledning). Även om det i förmånsfallet är arbetsgivaren som har haft den faktiska utgiften för arbetsresan, medges den anställda således avdrag enligt 12 kap. 26–30 §§ IL, som om det är han eller hon som har haft utgiften förutsatt att övriga villkor för avdrag är uppfyllda.

I denna promemoria föreslås att förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och förmån av resa med färdtjänst, och ersättning för sådana biljetter och resor, ska tas upp till 50 procent upp till ett takbelopp om 13 000 kronor. För att undvika att förslaget ger upphov till en dubbel skattelättnad bör en anställd som av sin arbetsgivare får en förmån av periodbiljett eller färdtjänstresa som ska tas upp med 50 procent inte samtidigt ha rätt att göra avdrag för de utgifter som den skattefria delen av förmånen avser inom ramen för t.ex. reseavdraget. Inte heller i de fall en anställd får ersättning från arbetsgivaren för periodbiljett eller färdtjänstresa som ska tas upp med 50 procent bör den anställda ha rätt att göra avdrag för de utgifter som den skattefria delen av ersättningen avser att täcka (jfr regleringen i 12 kap. 3 § IL). Den skattepliktiga delen av förmånen eller ersättningen bör dock även fortsatt kunna ligga till grund för avdrag i likhet med nuvarande tillämpning.

En ny bestämmelse bör därför införas i 12 kap. IL som tydliggör att om en skattskyldig får sådan förmån eller ersättning som enligt 11 kap. 12 c eller 12 d § endast ska tas upp med 50 procent, får de utgifter som förmånen avser eller som ersättningen är avsedd att täcka endast dras av med 50 procent.

Lagförslag

Förslaget medför att en ny paragraf, 12 kap. 3 a §, införs i inkomstskattelagen.

7 Uppgiftsskyldighet

Promemorians bedömning: Befintliga bestämmelser om vad en skattedeklaration eller kontrolluppgift ska innehålla bör tillämpas på förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och förmån av resa med färdtjänst.

Skälen för promemorians bedömning: Den som lämnar en skattepliktig förmån eller ersättning för en skattepliktig förmån ska som huvudregel göra skatteavdrag och betala arbetsgivaravgifter på värdet av förmånen eller ersättningen. Uppgift om det sammanlagda värdet av sådana avdrag och avgifter ska enligt 26 kap. 19 § skatteförfarandelagen (2011:1244), förkortad SFL, lämnas i en arbetsgivardeklaration. Av 26 kap. 19 a § SFL följer vidare att utbetalaren för varje betalningsmottagare ska lämna uppgift om bl.a. den ersättning som utbetalaren är skyldig att göra skatteavdrag och betala arbetsgivaravgifter för. När det gäller förmåner ska den som ska lämna en arbetsgivardeklaration som ska innehålla uppgifter om en särskild betalningsmottagare därtill redovisa det sammanlagda värdet av andra förmåner än bilförmån, 6 kap. 3 § skatteförfarandeförordningen (2011:1261).

Om en arbetsgivardeklaration inte ska lämnas har den som gett ut ersättning eller förmån en skyldighet att i stället lämna en kontrolluppgift, 15 kap. 2–4 §§ SFL.

Den skattepliktiga delen av förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och förmån av resa med färdtjänst omfattas därför av en uppgiftsskyldighet enligt redan befintliga bestämmelser. Dessa bestämmelser bör tillämpas på de föreslagna förmånerna.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Lagändringarna träder i kraft den 1 juli 2026 och tillämpas första gången på förmåner och ersättningar som ges ut efter ikraftträdandet.

Under perioden 1 juli 2026–31 december 2026 ska skattelättnaden gälla för förmåner eller ersättningar upp till högst 6 500 kronor i stället för 13 000 kronor.

Skälen för promemorians förslag: Syftet med förslaget är att underlätta för arbetspendling med kollektivtrafik, genom att sänka kostnaderna för arbetsresor för individer som reser med kollektivtrafik. De nya bestämmelserna bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026 och tillämpas första gången på förmåner av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och förmåner av resa med färdtjänst, respektive ersättningar för utgifter för sådana resor, som ges ut efter ikraftträdandet.

Eftersom lagändringarna föreslås träda i kraft vid ett halvårsskifte bör takbeloppen för skattelättnaderna halveras för förmåner och ersättningar som ges ut före den 1 januari 2027. Under perioden 1 juli 2026–31 december 2026 bör därför skattelättnaden gälla för förmåner eller ersättningar upp till högst 6 500 kronor i stället för 13 000 kronor.

9 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms stå i proportion till det aktuella lagstiftningsärendet och med utgångspunkt i relevanta delar av 7 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Redogörelser enligt kraven i 6 § samma förordning återfinns i avsnitt 4–6 i den omfattning som bedöms lämpligt.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

9.1 Offentligfinansiella effekter

Den föreslagna skattelättnaden beräknas minska skatteintäkterna med 0,86 miljarder kronor under ikraftträdandeåret 2026, med 1,93 miljarder kronor 2027 och med 2,14 miljarder kronor per år därefter. Ungefär hälften av de uteblivna skatteintäkterna avser kommunala skatteintäkter. Nedan redogörs för vilka antaganden som ligger till grund för beräkningen.

I beräkningen av den offentligfinansiella effekten av åtgärden antas att ca 870 000 individer kommer att nyttja förmånen. Detta antagande motiveras enligt följande. Arbetsgivare kommer inte att vara skyldiga att erbjuda förmånen, men de arbetsgivare som erbjuder förmånen ska enligt förslaget göra det till hela den stadigvarande personalen (se avsnitt 4.2). Den relevanta populationen som kan tänkas komma att nyttja skattelättnaden antas vara fast anställda enligt SCB:s definition i arbetskraftsundersökningarna (AKU). Dessa uppgår till ca 4,1 miljoner. Från det totala antalet sysselsatta (5,2 miljoner) har då exkluderats egenföretagare och deras obetalda medhjälpare i samma hushåll och tidsbegränsat anställda. Med tidsbegränsat anställda avses personer med vikariat, anställningsstöd, säsongarbete, provanställning eller objekts- eller projektanställning samt övriga former av tidsbegränsade anställningar.

Alla arbetsgivare antas inte erbjuda sina anställda förmånen. Det är mycket osäkert hur stor andel av arbetsgivarna som inte kommer erbjuda förmånen. En Sifo-undersökning från 2022 som genomfördes på uppdrag av företaget Epassi visar att det s.k. friskvårdsbidraget erbjuds till ca

85 procent av de anställda. Det framgår inte av undersökningen om den är representativ för samtliga anställda eller i huvudsak fast anställda. Baserat på Sifo-undersökningen antas här att 15 procent av de fast anställda har arbetsgivare som, av olika skäl, inte kommer att erbjuda sina anställda resor med kollektivtrafik som löneförmån. Från det totala antalet fast anställda dras därför 15 procent bort, vilket ger ca 3,5 miljoner anställda som antas komma att erbjudas förmånen.

Av de som erbjuds förmånen antas 25 procent nyttja den, dvs. totalt ca 870 000 personer. Detta motsvarar det antal resenärer som, med oförändrat resebeteende, antas vinna ekonomiskt på att nyttja förmånen. Sett till priser för kollektivtrafiken i de olika regionerna, lönar det sig i genomsnitt att använda periodbiljett (månadskort) vid 12 eller fler resdagar per månad. Detta gäller även för Storstockholms Lokaltrafik, SL. Skattelättnaden omfattar endast periodbiljetter och gör därmed att kostnaden för periodbiljett jämfört med enkelbiljetter minskar för den som erbjuds förmånen. Med skattelättnaden lönar det sig i genomsnitt att växla från enkelbiljetter till periodbiljett vid 8 eller 9 resdagar per månad, beroende på individens marginalsatt (se avsnitt 9.2). Enligt *Kollektivtrafikbarometern*, som sammanställs årligen av Svensk Kollektivtrafik, nyttjar 16 procent av befolkningen kollektivtrafiken 5–7 dagar per vecka och ytterligare 14 procent 2–4 dagar per vecka. Det kan i princip översättas till att 30 procent av befolkningen reser med kollektivtrafiken minst 8 dagar per månad. Det är okänt om anställda som grupp nyttjar kollektivtrafiken mer eller mindre än befolkningen som helhet. Det är sannolikt att de totalt sett reser mer än övriga grupper (pensionärer, ungdomar, studenter, sjukskrivna, arbetslösa m.fl.) men inte nödvändigtvis med kollektiva färdmedel. I brist på underlag kring detta, är utgångspunkten här att de nyttjar kollektiva färdmedel i lika stor utsträckning som befolkningen som helhet.

Att det i genomsnitt lönar sig att nyttja förmånen om man reser mer än 8 dagar per månad talar för att praktiskt taget samtliga individer som reser 5–7 dagar i veckan vinner på att nyttja förmånen. Det talar också för att en stor andel av den grupp som anger att de reser 2–4 dagar per vecka (och därmed 8–16 dagar per månad) vinner på att nyttja förmånen. Man kan dock tänka sig att de individer som endast har en liten ekonomisk vinning av att nyttja förmånen kommer att avstå från att nyttja den. Därför antas att 25 procent av de som erbjuds förmånen kommer att nyttja den, dvs. totalt ca 870 000 personer ($4,1 \text{ miljoner} \cdot 85 \% \cdot 25 \%$). I detta antal ingår även personer som använder färdtjänst till arbetet.

Utöver ett antagande om antalet individer som kommer att nyttja förmånen, behövs ett antagande för hur många periodbiljetter dessa i genomsnitt kommer att skaffa sig och till vilka kostnader. Statistiken i *Kollektivtrafikbarometern* över kollektivtrafikens nyttjande är avsedd att vara representativ för året som helhet. Att vissa individer använder kollektivtrafiken mer under vissa delar av året än resten av året avspeglas alltså i statistiken. Det betyder att resebeteendet på veckobasis kan översättas till resebeteende på årsbasis. Detta talar i sin tur för att de individer som enligt *Kollektivtrafikbarometern* reser tillräckligt mycket för att vinna ekonomiskt på att nyttja förmånen gör det också under årets samtliga månader. I beräkningen antas dock att individer som nyttjar förmånen köper 10 månadsbiljetter per år, med motiveringen att man

avstår månadsbiljetter under semester och under annan längre ledighet. Hos flera kollektivtrafikoperatörer motsvarar också priset på årsbiljetter priset för 10 månadsbiljetter.

Priserna för periodbiljetter ("månadskort") skiljer sig åt i landet. I många regioner förekommer också olika priser för olika zoner i länet. I flera fall erbjuds periodbiljetter för tätortstrafik som har ett lägre pris än periodbiljetter som omfattar resor i hela regionen. Beräkningarna baseras på prisuppgifter från samtliga regioner och tar hänsyn till de olika priserna för olika zoner givet att sådana förekommer i regionen. Förmånstagarna antas vara fördelade över regionerna på ungefär samma sätt som den fördelning över landet av arbetsresande med kollektivtrafik som redovisas av Trafikanalys i promemorian "Förvärvsarbete och deras arbetsresor", PM 2020:6. Antagandet innebär att drygt 50 procent av förmånstagarna förväntas finnas i Stockholms län, 16 procent i Västra Götalands län, 11 procent i Skåne län och resterande andel i övriga län (se avsnitt 9.9 för åtgärdens effekter på region- och kommungruppsnivå). Förmånstagarna i de olika regionerna ges olika resekostnader beroende på de rådande priserna. Den genomsnittliga resekostnaden per år uppgår i beräkningarna till ca 10 700 kronor.

Givet antagandet om det totala antalet förmånstagare (ca 870 000 individer) och en fördelning av resekostnader bland dessa, beräknas summan av de förmånsvärden som kommer att vara skattefria. Förmånstagaren antas nyttja skattelättnaden till ett belopp som uppgår till det lägsta av resekostnaden och takbeloppet på 13 000 kronor. Summan av skattefria förmånsvärden som uppstår till följd av åtgärden beräknas till ca 4,3 miljarder kronor.

I beräkningen antas arbetsgivarnas lönekostnader vara oförändrade av åtgärden. Detta kan ses som ett antagande om oförändrat beteende hos arbetsgivarna. Det innebär i detta fall att arbetsgivarna antas tillhandahålla löneförmånen kostnadsneutralt genom bruttolöneavdrag. För att en förmån på 100 kronor ska tillhandahållas kostnadsneutralt behövs, under vissa förenklade antaganden, ett bruttolöneavdrag på $100 / 1,3142 = 76$ kronor, där nämnaren utgörs av 1 plus arbetsgivaravgifter (31,42%). Varje krona i skattefri förmån antas alltså leda till 76 öre i minskad skattebas. Skattebasen som minskar avser både skatt på den anställdes förvärvsinkomst (genomsnittlig marginalsattesats 37,69 procent) och arbetsgivaravgifter (31,42 procent). Skatteeffekten antas således vara $37,69 + 31,42 = 69,11$ procent av skattebasen. Eftersom minskningen av skattebasen utgörs av ca 76 procent av de totala förmånsvärdena, blir skatteeffekten som andel av de skattefria förmånsvärdena 52,59 procent. Givet att de skattebefriade förmånsvärdena uppgår till ca 4,3 miljarder kronor, blir summan av de uteblivna skatteintäkterna därmed ungefär hälften av detta. I beräkningen tas också hänsyn till att individens underlag för reseavdrag minskar. Detta har en motverkande effekt på i storleksordningen 120 miljoner kronor.

Den offentligfinansiella effekten antas vara lägre de två första åren, eftersom åtgärden inte antas nå fullt genomslag förrän 2028 (för 2026 antas 80 procent av förmånstagarna nyttja förmånen, under 2027 antas 90 procent nyttja förmånen och fr.o.m. 2028 antas 100 procent av de ca 870 000 förmånstagare nyttja förmånen). För 2026 tas dessutom hänsyn till att åtgärden föreslås träda i kraft först den 1 juli. Effekterna redovisas

i tabellen nedan. Att en löneförmån görs delvis skattefri har effekter både på skatteintäkterna som avser förvärvsinkomst och på arbetsgivaravgifterna. Skatteintäkterna som avser förvärvsinkomst utgörs i sin tur av både kommunala och statliga skatteintäkter. Kommunsektorns skatteintäkter beräknas minska med ungefär 1 miljard kronor per år till följd av åtgärden, dock mindre 2026 och 2027.

Åtgärden kommer sannolikt att öka kollektivtrafikoperatörernas biljettintäkter, även vid oförändrat resebeteende (se avsnitt 9.6). Detta beror på att en del av de som i dag reser med enkelbiljetter förväntas börja köpa periodbiljetter. På sikt kan även operatörernas kostnader öka, om antalet resenärer ökar till följd av åtgärden. Den offentligfinansiella effektberäkningen tar dock inte hänsyn till effekter på intäkter och kostnader för kollektivtrafikoperatörerna, vilket följer av definitionen av offentligfinansiell effekt enligt Finansdepartementets beräkningskonventioner vid skatteförslag (se *Beräkningskonventioner 2025*, s. 17–21).

Att en löneförmån görs delvis skattefri är ett avsteg från principen att beskattningen av löneförmåner ska vara neutral i förhållande till kontantlön. Neutral beskattning råder om löneförmånen tas upp till sitt marknadsvärde och beskattas enligt samma skatteskala som kontantlön. Avsteget från denna princip innebär att en ny s.k. *skatteutgift* uppstår (se även avsnitt 4.1). Skatteutgifter kan ses som de effekter på skatteintäkterna som uppstår till följd av särregleringar i skattesystemet (se Redovisning av skatteutgifter 2025, skr. 2024/25:98). Beloppsmässigt motsvarar skatteutgiften i detta fall den offentligfinansiella effekten för respektive år (med ombytt tecken) och avser skatt på inkomst av tjänst och arbetsgivaravgifter.

Tabell 9.1 Förslagets offentligfinansiella effekter 2026–2028

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktig effekt
Effekt på skatt på förvärvsinkomst	-0,44	-0,44	-1,00	-1,11	-1,11
<i>varav kommunsektorns skatteintäkter</i>	-0,39	-0,39	-0,88	-0,98	-0,98
<i>varav statens skatteintäkter</i>	-0,05	-0,05	-0,12	-0,13	-0,13
Effekt på arbetsgivaravgifter	-0,41	-0,41	-0,93	-1,03	-1,03
Summa, offentligfinansiell effekt	-0,86	-0,86	-1,93	-2,14	-2,14

Anm.: Bruttoeffekten inkluderar effekter på intäkterna från den skatt som regeländringen avser, utan hänsyn till indirekta effekter. Indirekta effekter uppstår när en skatteåtgärd påverkar andra skattebaser än den som regeländringen avser. Nettoeffekten är den offentligfinansiella effekten när hänsyn har tagits till sådana eventuella indirekta effekter. Den varaktiga effekten är ett mått på regeländringens bestående effekt på de offentliga finanserna.
Källa: Egna beräkningar.

9.2 Effekter för individer

För den enskilde som berörs av förslaget om skattelättnad för förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik innebär det en möjlighet att erhålla periodbiljett som förmån eller ersättning för periodbiljett från sin arbetsgivare upp till ett värde om 13 000 kronor per år och endast beskattas för halva detta belopp, om arbetsgivaren erbjuder detta. Individer som saknar anställning kan inte ta direkt del av skattelättnaden. För personer som kan nyttja förmånen föreslås inga formella hinder till att förmånen eller ersättningen avser periodbiljett som helt eller delvis används av någon annan person. Den skattefria ersättningen kan således avse en eller flera periodbiljetter som används av den anställdes familjemedlemmar, andra närstående eller bekanta. På så sätt kommer skattelättnaden indirekt även vissa andra individer till del. Personer som inte har anställning och som inte har någon anhörig eller bekant som nyttjar skattelättnaden kommer inte kunna dra nytta av skattelättnaden. Inte heller enskilda näringsidkare eller delägare i handelsbolag kommer att kunna nyttja skattelättnaden för egen del (se avsnitt 4.1).

Genom att erhålla förmånen eller ersättningen kan förmånstagaren sänka sin kostnad för periodbiljett för kollektivtrafik jämfört med om motsvarande periodbiljett anskaffas privat utan ersättning från arbetsgivaren. Hur stor besparingen blir för den enskilde beror delvis på arbetsgivarens villkor för hur förmånen erbjuds. Effekten beror också på den anställdes marginalska.

Den anställda antas här få del av förmånen genom ett löneväxlingsupplägg som är kostnadsneutralt för arbetsgivaren. Kostnadsneutral löneväxling antas, som beskrivs i föregående avsnitt, innebära att lönekostnaden (bruttolön plus arbetsgivaravgifter) minskas med samma belopp som arbetsgivarens kostnad för förmånen. Kostnaden av att tillhandahålla förmånen kan variera beroende på eventuell mängdrabatt och eventuell kostnad för hantering hos exempelvis en förmånsportal. Arbetsgivarens kostnad för att tillhandahålla periodbiljett antas i nedanstående beräkningar motsvara periodbiljettens förmånsvärde (plus arbetsgivaravgifter på den skattepliktiga delen). Kostnaden av att förse en anställd med en periodbiljett vars pris är exempelvis 10 000 kronor antas alltså uppgå till ca 11 570 kronor (se tabell 9.2). För att minska lönekostnaderna för den anställda med detta belopp behöver bruttolönen minskas med ca 8 800 kronor.

Vid 32 procent i marginalska innebär förmån av periodbiljett med ett förmånsvärde på 10 000 kronor ca 8 800 kronor i minskad bruttolön och knappt 7 600 kronor i kostnad för den anställda i form av minskad nettolön och inkomstskatt på den skattepliktiga delen av förmånen. Att den anställda avvarar ca 7 600 kronor för att få en förmån värd 10 000 kronor innebär en besparing på 24 procent. Vid en marginalska på 52 procent uppgår motsvarande besparing till ca 32 procent (se tabell 9.2).

Tabell 9.2 Effekt för den anställda vid kostnadsneutral löneväxling

Kronor per år om annat inte anges

	Marginalskatt 32 procent			Marginalskatt 52 procent		
Periodbiljettens värde	5 000	10 000	13 000	5 000	10 000	13 000
Arbetsgivarens kostnad för förmånen	5 786	11 571	15 042	5 786	11 571	15 042
Avdrag från bruttolön	4 402	8 805	11 446	4 402	8 805	11 446
Den anställdes kostnad vid förmån	3 794	7 587	9 863	3 413	6 826	8 874
<i>varav minskad nettolön</i>	<i>2 994</i>	<i>5 987</i>	<i>7 783</i>	<i>2 113</i>	<i>4 226</i>	<i>5 494</i>
<i>varav inkomstskatt på förmånen</i>	<i>800</i>	<i>1 600</i>	<i>2 080</i>	<i>1 300</i>	<i>2 600</i>	<i>3 380</i>
Besparing i kronor	1 206	2 413	3 137	1 587	3 174	4 126
Besparing i procent	24%	24%	24%	32%	32%	32%

Anm.: Marginalskattesatserna (32 och 52 procent) representerar nivån vid genomsnittlig kommunalskatt och genomsnittlig månadslön respektive en månadslön som ligger strax över brytpunkten för statlig inkomstskatt (2025 motsvarande en månadslön på ca 53 600 kronor). I arbetsgivarens kostnad för förmånen ingår arbetsgivaravgift på den skattepliktiga delen av förmånen.

Källa: Egna beräkningar.

Om den anställda erhåller en periodbiljett från arbetsgivaren med ett förmånsvärde som överstiger takbeloppet för skattefriheten på 13 000 kronor, beskattas den anställda för den överskjutande delen av förmånsvärdet fullt ut. För den överskjutande delen blir löneväxlingen neutral i förhållande till att köpa periodbiljetten för beskattad inkomst.

För anställda med årsinkomst under 8,07 inkomstbasbelopp (för innevarande år ca 650 400 kronor, dvs. ca 54 200 kronor per månad) innebär minskad skattepliktig inkomst (inkl. skattepliktiga förmåner) minskad intjänning av pensionsrätter till den allmänna pensionen. Vid fullt nyttjande av skattelättnaden rör det sig om ca 850 kronor per år i minskad pensionsrätt. Även den anställdes eventuella tjänstepension kan påverkas av att skattepliktig bruttolön växlas mot delvis skattefri löneförmån. Besparingen blir något lägre än vad som anges i tabellen ovan om hänsyn tas till effekten av minskad pension. Att byta skattepliktig lön mot delvis skattefri löneförmån innebär också att den anställda minskar sin sjukpenninggrundande inkomst (SGI), så länge lönen understiger något av takbeloppen för SGI. Sänkt SGI innebär i sin tur lägre utbetalningar av exempelvis sjuk- och föräldrapenning. Bruttolöneväxling kan även påverka ersättning från a-kassa vid arbetslöshet. Vidare kan löneväxlingen även innebära ökat bostadsbidrag och minskad betalningsskyldighet för underhållsstöd. Detta eftersom den bidragsgrundande inkomsten för bostadsbidrag och inkomstunderlaget för betalningsskyldighet för underhållsstöd minskar.

Den som, av sin arbetsgivare, får delvis skattefri förmån av eller ersättning för periodbiljett eller färdtjänstresa ska enligt förslaget inte samtidigt ha rätt att göra avdrag för de utgifter som den skattefria delen av förmånen eller ersättningen är avsedd att täcka inom ramen för t.ex. reseavdraget och avdrag för inställelse- och hemresor (se avsnitt 6). Den skattepliktiga delen av förmånen eller ersättningen ska däremot kunna ingå

i underlaget för avdragen. För den som har utgifter för arbetsresor som överstiger beloppsgränsen för avdraget för arbetsresor kan således underlaget för detta avdrag minska med upp till 6 500 kronor per år. Skatteeffekten av detta är, vid en marginalskatt på 32 procent, upp till 2 080 kronor per år. Vid en marginalskatt på 52 procent, upp till 3 380 kronor per år. Det betyder att den föreslagna skattelättnaden ger relativt liten ekonomisk vinning för de individer som gör avdrag för arbetsresor med kollektivtrafik och har kostnader som överstiger reseavdragets gränsbelopp med 6 500 kronor eller mer.

Förslaget innebär också att motsvarande skattelättnad införs för förmån av resa med färdtjänst respektive ersättning för sådan resa. I likhet med skattelättnaden för periodbiljetter med kollektivtrafiken innebär det en möjlighet för den enskilde att erhålla förmån eller ersättning för färdtjänstresor från sin arbetsgivare upp till ett värde om 13 000 kronor per år och endast beskattas för halva detta belopp, om arbetsgivaren erbjuder detta. Liksom för kollektivtrafikbiljetterna ska skattelättnaden för resa med färdtjänst vara generell, dvs. även andra privata resor än arbetsresor som görs med färdtjänst kommer kunna omfattas av skattelättnaden. Skattelättnaden kan dock vad gäller färdtjänstresor även omfatta enkelresor. Den besparing som uppstår för den enskilde som tar del av skattelättnaden för resa med färdtjänst motsvarar vad som beskrivs ovan för den som omfattas av skattelättnaden för periodbiljett med kollektivtrafiken, givet samma förmånsvärde, villkor för tillhandahållande av förmånen och marginalskatt.

9.3 Effekter för företag och andra arbetsgivare

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 således inte vara arbetsgivaren som anskaffar periodbiljetterna. För arbetsgivaren torde 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 torde 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 anställde. I föregående avsnitt redogörs för effekterna för anställda vid en form av bruttolönväxling 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; se även tabell 9.2 ovan). Företag saknar normalt avdragsrätt för ingående mervärdesskatt vid anskaffning av tjänster som ska användas privat av personalen. Därför antas här 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. I sammanhanget finns förstås heller 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.

9.4 Effekter på konkurrensvillkoren

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 gränobelopp (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 torde dock vara 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 denna promemoria och föreslås inte omfattas av skattelättnaden (se avsnitt 4.2). 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 således bli något svårare för taxinäringen att konkurrera med kollektivtrafiken på sträckor som omfattas av kollektivtrafik.

9.5 Effekter på resandet med kollektivtrafik och andra färdmedel

Förslaget innebär att kostnaden för periodbiljetter med kollektivtrafik minskar med i storleksordningen 25–30 procent för de individer som nyttjar skattelättnaden (se avsnitt 9.2). Den exakta storleken på besparingen beror på den anställdes marginalskatt och på vilket löneavdrag som arbetsgivaren och den anställde kommer överens om. Eftersom den skattefria förmånen inte omfattar enkelbiljetter med kollektivtrafik ger den ingen kostnadsminskning för de sällanresenärer som, även efter att förmånen införts, väljer att resa med enkelbiljetter. Att det relativa kostnadsförhållandet mellan periodbiljetter och enkelbiljetter förskjuts till periodbiljetters fördel förväntas innebära att många resenärer som idag reser med enkelbiljetter kommer att övergå till periodbiljetter. En övergång från enkelbiljetter till periodbiljett påverkar i sig den kostnad som resenären möter för ytterligare en resa med kollektivtrafiken. För dem som reser med periodbiljetter är kostnaden för ytterligare en resa (marginalkostnaden) noll, medan en resenär som reser med enkelbiljetter möter en relativt hög kostnad för ytterligare en resa.

För att beräkna förändringar i konsumtionsbeteenden vid förändrade priser är det vanligt att använda s.k. priselasticiteter som är ett mått efterfrågans priskänslighet. Studier visar att en 10-procentig sänkning av biljettpriset kan leda till 2–4 procents ökat resande med kollektivtrafiken. Prissänkningar på kollektivtrafik, liksom olika försök med s.k. nolltaxa,

har dock visat sig i mycket liten utsträckning leda till att bilresor övergår till kollektivtrafikresor. Ökat kollektivtrafikresande vid sänkta priser härrör generellt till allra största delen från nygenererade resor samt överflyttning från gång och cykel.

Att förslaget sänker brytpunkten för antalet resdagar som krävs för att en periodbiljett ska löna sig (i stället för att köpa enkelbiljetter) skapar särskilda effekter som komplicerar analysen av hur resandet kan förväntas ändras. För de resenärer som redan i utgångsläget använder periodbiljetter sker ingen förändring i deras kostnad för ytterligare en resa – den är redan noll. För denna grupp kan man därför inte förvänta sig några förändringar i resvanor. Dessa individer påverkas endast genom en plånbokseffekt i form av att deras kostnader för kollektivtrafikresor minskar.

För de resenärer som byter biljettyp, från enkelbiljetter till periodbiljetter, sker en betydande förändring i kostnaden för ytterligare en resa när marginalkostnaden sjunker till noll. För denna grupp resenärer ger förslaget incitament att göra fler resor än tidigare med kollektivtrafik, såväl arbetsresor som fritidsresor. Den förväntade ökningen av antalet resor är dock inte direkt relaterad till hur stor kostnadsminskning skattefriheten ger för deras periodbiljett utan beror på att de går från att resa med enkelbiljetter till periodbiljetter.

Det finns ytterligare en grupp resenärer vars resvanor kan tänkas påverkas av förslaget. Det gäller de individer som i utgångsläget aldrig eller mycket sällan reser med kollektivtrafik men som med skattefriheten kan övergå till att i princip helt byta färd sätt för en stor del av sina resor. Det kan handla om personer som reser med bil till arbetet men också personer som i dagsläget cyklar eller promenerar och som väljer att resa med kollektivtrafik när kostnaden för periodbiljetter sänks.

För att uppskatta storleksordningen på de effekter på resandet som kan förväntas av förslaget, används här elasticiteter från Trafikverkets modellsystem Sampers. Utifrån modellens elasticiteter för hur förändringar i kollektivtrafiktaxan påverkar resandet med olika färdmedel ges att en minskning av kollektivtrafiktaxan med 24 procent, vilket är den kostnads-sänkning som ges vid kostnadsneutralt löneavdrag för den med 32 procents marginalskatt, leder till att transportarbetet (mätt i personkilometer) med bil för arbetsresor minskar med 0,7 procent för bilförare och 0,5 procent för bilpassagerare. Samtidigt beräknas transportarbetet med gång eller cykel minska med 1,7 procent. Arbetsresor med kollektivtrafik, mätt i personkilometer, förväntas samtidigt öka med 6,7 procent i riket som helhet.

Av de resor som görs inom Sverige står arbetsresor för ca 21 procent av reslängden enligt uppgifter från Trafikverket. Under förutsättning att förslaget minskar arbetsresorna med bil med 0,7 procent och att arbetsresorna står för 21 procent av bilresorna skulle förslaget kunna minska personbilsresandet med 0,15 procent för de anställda som erbjuds förmånen. Då 3,5 miljoner anställda av totalt 5,2 miljoner sysselsatta, dvs. 67 procent, antas erbjudas förmånen (se avsnitt 9.1) kan förslaget minska resandet med personbil i Sverige med ca 0,1 procent. Beräkningarna ska ses som indikativa för att visa den ungefärliga storleksordningen på beteendeförändringarna. För individer med relativt hög inkomst (och därmed högre marginalskatt) innebär skattelättnaden en procentuellt större kostnadsminskning än för individer med lägre inkomst och marginalskatt.

Beteendeförändringarna skulle därför kunna vara något större bland individer med högre inkomst.

9.6 Effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Generellt är kostnaden för en ytterligare resenär ofta som högst i rusningstrafiken, både för operatören i form av att sätta in fler fordon och förare och för resenärerna i form av ökad trängsel. Förslaget innebär att fler kollektivtrafikresenärer än i dag kommer att resa med periodbiljetter som inte ger några ekonomiska incitament att undvika resor i rusningstrafik. För den som i dag växlar mellan cykel och kollektivtrafik kan förslaget innebära ett byte från enkelbiljetter till periodbiljetter som gör att det inte längre finns något ekonomiskt incitament att ta cykel några dagar i veckan. Den ökning av resandet som förslaget förväntas ge upphov till, även om den inte enkelt låter sig kvantifieras, förväntas i stor utsträckning ske under högtrafik. Förslaget kommer därmed förmodligen att öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader för trafikeringen, och kostnadsökningen kan förväntas bli större ju mer koncentrerad ökningen av resandet är till högtrafiktid. Befintliga resenärer kan också komma att uppleva en större trängsel på de sträckor där det inte är möjligt att utöka trafikeringen. Nyttillkomna resenärer kan därför till viss del komma att tränga ut befintliga resenärer från kollektivtrafiken.

Samtidigt kan kollektivtrafikmyndigheternas biljettintäkter komma att öka till följd av förslaget, dels när resenärer som i dag reser med enkelbiljetter övergår till periodbiljetter, dels genom nyttillkomna resenärer. Om ökade biljettintäkter används för att finansiera ett ökat kollektivtrafikutbud kan förslaget öka kollektivtrafikens attraktionskraft både genom att de resenärer som kan dra nytta av skattefriheten möter ett lägre pris för sina resor och genom ett förbättrat kollektivtrafikutbud som kan gynna även grupper som inte får ta del av skattefriheten för periodbiljetter. Någon kvantifiering har inte varit möjlig att genomföra vare sig av intäktsökningen eller de ökade trafikeringskostnader som kan uppstå till följd av ett ökat resande.

9.7 Effekter på miljön

Den föreslagna åtgärden stärker incitamenten för arbetspendlare att resa med kollektivtrafik i stället för med personbil. I den utsträckning som förslaget leder till att biltrafiken minskar, kommer de negativa miljöeffekter som är förknippade med biltrafiken såsom buller, luftföroreningar och koldioxidutsläpp att minska. Minskad biltrafik leder även till minskade trafiksäkerhetsrisker för andra trafikanter. Samtidigt innebär ett ökat resande med kollektivtrafiken, i synnerhet om den sker under högtrafiktid, sannolikt att trafikeringen med exempelvis buss, tunnelbana, spårväg eller regionalståg behöver utökas. Även om den stora majoriteten av kollektivtrafiken i dag körs endera på el eller biodrivmedel, ger ökad trafik ändå upphov till vissa negativa miljöeffekter, bl.a. i form av buller

och utsläpp av luftföroreningar från avgaser och slitagepartiklar från vägbana och däck. De positiva miljöeffekter som förväntas uppstå genom ett minskat trafikarbete med personbil behöver därför vägas mot de negativa miljöeffekter som kan uppstå till följd av ett ökat trafikarbete med kollektivtrafikens fordon. För de individer som till följd av förslaget byter färdmedel från gång eller cykel till kollektivtrafik kan också vissa negativa hälsoeffekter uppstå.

Då förslaget bedöms påverka personbilstrafiken i mycket liten utsträckning blir också effekterna på koldioxidutsläppen marginella. Om förslaget leder till en minskning av personbilsresandet med omkring 0,1 procent (se avsnitt 9.5), skulle utsläppen av koldioxid kunna minska med mellan 5 000 och 10 000 ton per år de närmaste åren. Effekten beror dock på hur personbilstrafiken utvecklas avseende elektrifiering, inblandning av biodrivmedel och trafikarbetets storlek. Enligt Naturvårdsverket var utsläppen från personbilstrafiken i Sverige ca 8,3 miljoner ton år 2023. En stor del av koldioxidutsläppen inom den icke-handlande sektorn härrör från vägtransporter och minskade utsläpp från biltrafiken bidrar därför positivt till Sveriges måluppfyllnad inom ansvarsfördelningsförordningen (Effort Sharing Regulation, ESR).

9.8 Effekter på sysselsättning

Enligt ekonomisk teori skulle den föreslagna skattelättnaden kunna påverka individens arbetsutbud och matchningen på arbetsmarknaden, vilket i sin tur kan ha implikationer för sysselsättning och arbetslöshet.

Skattelättnaden innebär lägre kostnader för resor med kollektivtrafik och färdtjänst för de individer som kan nyttja förmånen. Lägre kostnader för arbetsresor innebär att det ekonomiska utbytet av arbete ökar, vilket kan öka individens benägenhet att delta i arbetskraften liksom valet av arbetad tid. För sysselsatta personer är det däremot inte entydigt hur sänkta kostnader för arbetsresor påverkar arbetsutbudet. Minskade resekostnader innebär att samma konsumtion, i övrigt, kan uppnås med ett minskat antal arbetstimmar. Detta är en s.k. inkomsteffekt och kan medföra att förslaget minskar antalet arbetade timmar bland sysselsatta. Vid deltidsarbete, exempelvis i form av arbete ett begränsat antal dagar, innebär minskade kostnader för kollektivtrafikresor (genom en övergång från enkelbiljetter till periodbiljetter) att även en s.k. substitutionseffekt uppstår, eftersom det ekonomiska utbytet av att arbeta ytterligare en dag ökar av förslaget. Denna effekt kan bidra till ett ökat antal arbetade timmar bland redan sysselsatta.

Minskade kostnader för arbetsresor med kollektivtrafik kan också bidra till att öka den geografiska rörligheten i arbetskraften i områden som omfattas av kollektivtrafik och därigenom innebära bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetssökande.

Sammantaget kan förslaget på lång sikt i viss mån bidra till att förbättra rörligheten på arbetsmarknaden i områden som omfattas av kollektivtrafik och därmed bidra till högre löner och minskad arbetslöshet. Vidare kan förslaget bidra positivt till sysselsättningen men effekten på arbetade timmar bland personer som redan arbetar går inte att teoretiskt bestämma.

Eftersom skattelättnaden är relativt begränsad, i genomsnitt ca 0,5 procent av den årliga disponibla inkomsten för berörda, bedöms effekterna vara mycket små.

9.9 Effekter på inkomstfördelningen

Hur förslaget påverkar personer med olika inkomster eller i olika regioner har simulerats i SCB:s mikrosimuleringsmodell Fasit. Eftersom det saknas uppgifter om resvanor i underlaget till Fasit krävs ett antal antaganden om vilken del av befolkningen som påverkas av förslaget. Antagandena är i stort de samma som i beräkningarna av de offentligfinansiella effekterna (se avsnitt 9.1). Förmånstagarna antas vara fördelade över regionerna på ett sätt som sammanfaller med statistik över arbetsresande med kollektivtrafik från Trafikanalys. Ett tillkommande antagande är att 57 procent av dem som kommer ta del av förmånen är kvinnor. Även detta antagande baseras på statistik från Trafikanalys. Något särskilt antagande om förmånstagare som reser med färdtjänst görs inte eftersom de antas vara en mycket liten grupp i förhållande till förmånstagare som reser med kollektivtrafik.

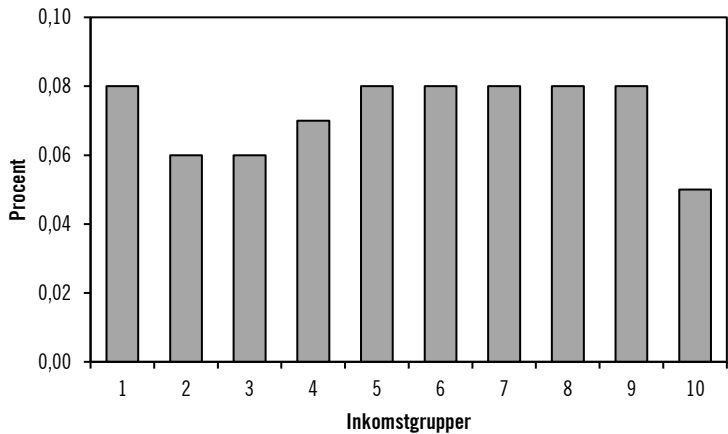
Baserat på dessa antaganden fördelas nyttjandet av förmånen ut slumpmässigt bland 870 000 personer som arbetar heltid eller lång deltid. Förmånstagarna antas få förmånen mot ett löneavdrag. Löneavdraget påverkar dessa personers fastställda förvärvsinkomst, vilket minskar deras totala skatt. För att även få med effekten av socialavgifternas inverkan på bruttolöneavdraget, görs ett tillägg till förmånstagarnas disponibla inkomst som motsvarar skillnaden mellan resekostnaderna och bruttolöneavdraget. De effekter som förslaget ger upphov till i redovisningen nedan ska därför ses som förändringen i ekonomisk standard eller i disponibel inkomst inklusive minskad resekostnad för kollektivtrafik. Effekterna avser när förmånen gäller under ett helt år och att förmånen nått fullt genomslag hos de som nyttjar den.

Den ekonomiska standarden ökar med i genomsnitt 0,07 procent för hela befolkningen. Ökningen är något lägre för den tiondel av befolkningen med högst ekonomisk standard men över lag är ökningen relativt jämn över hela inkomstfördelningen (se figur 9.1). Totalt berörs ca 2,1 miljoner personer, antingen direkt genom att nyttja förmånen eller indirekt genom att någon i hushållet nyttjar förmånen.

Effekten av förslaget på berörda individers disponibla inkomst inklusive minskade resekostnader redovisas i figur 9.2. De som nyttjar förmånen har i högre utsträckning högre inkomster. Detta beror främst på att det krävs en anställning för att kunna nyttja skattelättnaden. Den procentuella ökningen av den disponibla inkomsten är dock lägre för individer med högre inkomster än för individer med lägre inkomster. Detta beror på att värdet av förmånen, som andel av den disponibla inkomsten, är större i den lägre delen av inkomstfördelningen än i den övre.

Figur 9.1 Förändrad ekonomisk standard för samtliga i olika inkomstgrupper

Procent

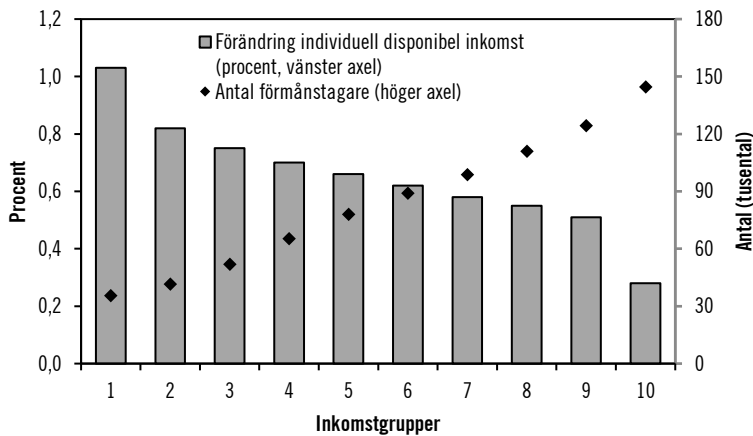


Anm.: Förändringen av ekonomisk standard inkluderar minskade resekostnader för kollektivtrafik. Ekonomisk standard är ett mått som syftar till att på ett så rättvisande sätt som möjligt spegla individens ekonomiska levnadsstandard. Ekonomisk standard har hushållet som inkomstenhet och individen som analysenhet. Hushållets totala disponibla inkomst divideras med den totala konsumtionsvikten enligt en bestämd konsumtionsenhetsskala. För mer information, se t.ex. regeringens fördelningspolitiska redogörelse, april 2025 (prop. 2024/25:100, bilaga 2) och dess tekniska bilaga.

Källor: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Figur 9.2 Förändrad individuell disponibel inkomst för förmånstagare i olika inkomstgrupper, samt antal berörda

Procent och antal (tusental)



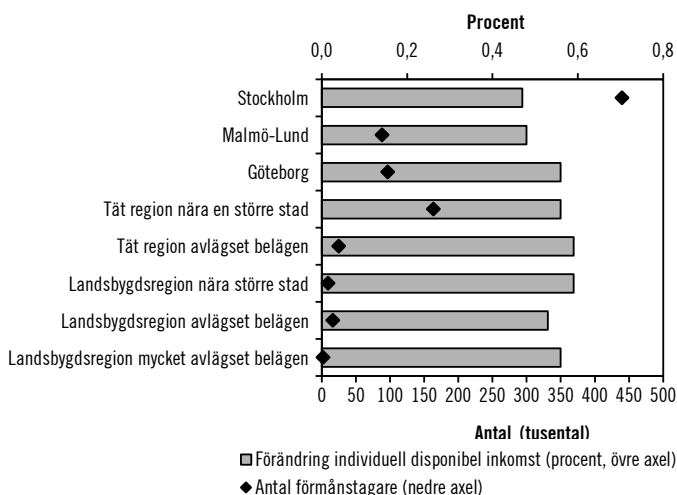
Anm.: Förändringen av individuell disponibel inkomst inkluderar minskade resekostnader för kollektivtrafik. Indelningen i inkomstgrupper är utifrån ekonomisk standard, samma som i figur 9.1.

Källor: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Andelen resande med kollektivtrafik skiljer sig mellan olika regioner. Hälften av dem som antas nyttja förmånen är bosatta i Stockholmsregionen. Övriga som antas beröras är framför allt bosatta i Malmö-Lund, Göteborg eller i en s.k. tät region nära en större stad. Effekten av förslaget för dem som berörs är dock relativt liknande mellan de olika regionstyperna (se figur 9.3). Indelningen i regioner följer Tillväxtverkets indelning av kommuner i funktionella analysregioner (FA-regioner).

Figur 9.3 Förändrad individuell disponibel inkomst för förmånstagare i olika regioner, samt antal berörda

Procent och antal (tusental)

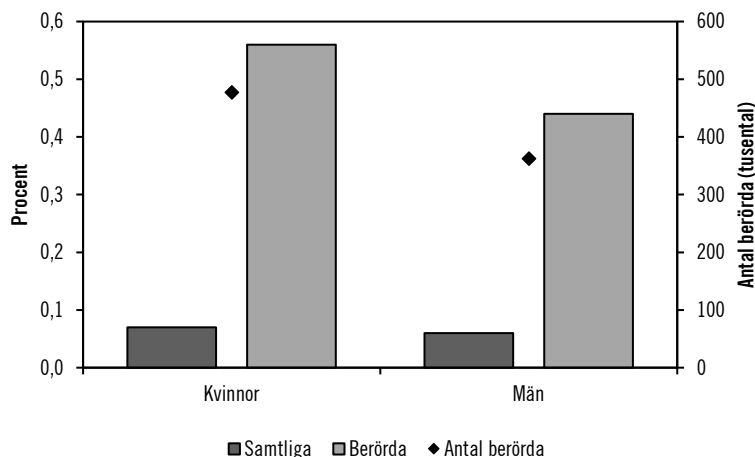


Anm.: Förändringen av individuell disponibel inkomst inkluderar minskade resekostnader för kollektivtrafik.
Källor: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

9.10 Effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män

Förslaget beräknas innebära att individuell disponibel inkomst inklusive minskade resekostnader, procentuellt sett ökar mer för kvinnor än för män (se figur 9.4). Detta till följd av att kvinnor i högre grad än män reser kollektivt och därför i högre utsträckning antas ta del av förmånen. Även bland de som berörs av förslaget ökar disponibel inkomst mer relativt sett för kvinnor än för män, 0,56 procent jämfört med 0,44 procent. I absoluta mått gynnas dock berörda män något mer, med ca 2 550 kronor per år jämfört med ca 2 500 kronor per år för kvinnor.

Figur 9.4 Förändring av individuell disponibel inkomst samt resekostnader för kvinnor och män, samt antal berörda
Procent och antal (tusental)



Anm.: Förändringen av individuell disponibel inkomst inkluderar minskade resekostnader för kollektivtrafik.
Källor: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

9.11 Effekter för Skatteverket och andra statliga myndigheter

Skatteverket kommer att behöva ändra informationsmaterial till följd av förslaget. Dessa förändringar kommer att ingå i den anpassning som görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning och det bedöms inte finnas behov av särskilda informationsinsatser utöver detta. Utgångspunkten är att eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms enbart medföra en marginell ökning av antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Eventuella kostnadsökningar kan därmed hanteras inom Sveriges Domstolars befintliga ekonomiska ramar.

9.12 Utvärdering av åtgärden

För stöd som tar betydande offentliga medel i anspråk är det angeläget att deras verkan, kostnadseffektivitet och ändamålsenlighet prövas 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 denna promemoria.

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 s.k. registerdata om en individ nyttjar skattelättnaden eller om individens resebeteende har förändrats.

10 Författningskommentar

11 kap.

12 c § 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.

Första stycket gäller under förutsättning att

- periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar,
- periodbiljetten gäller för resor inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och
- förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Med kollektivtrafik avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Med periodbiljett avses detsamma som i 19 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Första till tredje styckena gäller även ersättning för periodbiljett för resa med kollektivtrafik.

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om skattelättnad för förmån av periodbiljett för resa med kollektivtrafik och för ersättning för periodbiljett för sådan resa.

Av *första stycket* framgår att en 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. Om förmånsvärdet överstiger takbeloppet ska således det överskjutande beloppet tas upp till beskattning till 100 procent. Takbeloppet för skattefriheten är kopplad till förmånsvärdet av periodbiljetten och är inte begränsad till ett visst antal periodbiljetter.

Av *andra stycket* framgår att skattelättnaden gäller under förutsättning att periodbiljetten avser en tidsperiod om minst 30 dagar, periodbiljetten gäller för resor inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt

under förutsättning att förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Den första strecksatsen innebär att skattelättnaden bara gäller för periodbiljetter som är giltiga under en tidsperiod om minst 30 dagar.

Den andra strecksatsen innebär att skattelättnaden endast gäller för periodbiljetter för resor inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Periodbiljetter som inkluderar resor utanför detta område omfattas inte av skattelättnaden.

Den tredje strecksatsen innebär att förmånserbjudandet från arbetsgivaren ska rikta sig till alla som har en tillsvidareanställning, oavsett om det är fråga om en heltidsanställning eller deltidsanställning. För att skattelättnaden ska gälla uppställs således inte något krav på att erbjudandet också ska gälla för personal med olika tidsbegränsade anställningar, såsom vikariat, praktikarbete eller feriearbete. Om en arbetsgivare väljer att erbjuda förmån av periodbiljett även till dessa kategorier omfattas dock de också av skattelättnaden. Även en uppdragstagare omfattas av skattelättnaden om han eller hon erbjuds sådan förmån. Om en person som tillhör den stadigvarande personalen blir uppsagd bör han eller hon också under uppsägningstiden anses tillhöra den stadigvarande personalen. Med arbetsplats avses i detta sammanhang en naturligt avgränsad arbetsplatsenhet, geografiskt eller verksamhetsmässigt. Om förmånserbjudandet inte riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen ska förmånen beskattas fullt ut.

Av *tredje stycket* framgår att med kollektivtrafik avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Det innebär att skattelättnaden omfattar resor med kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana. Beställningsresor med taxi omfattas inte av skattelättnaden. Vidare framgår att med periodbiljett avses detsamma som i 19 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Det innebär att skattelättnaden endast gäller för periodbiljetter som ger resenären rätt till ett obestämt antal resor under den tidsperiod om minst 30 dagar som följer av andra stycket. Både s.k. månadskort och årskort omfattas således av skattelättnaden. Enkelbiljetter omfattas däremot inte.

Enligt *fjärde stycket* gäller första till tredje styckena även ersättning för periodbiljett för resa med kollektivtrafik. Även den situationen att en arbetsgivare i efterhand utger ersättning till en anställd för en periodbiljett för resa med kollektivtrafik omfattas således av skattelättnaden i första stycket så länge förutsättningarna i andra och tredje styckena är uppfyllda.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

12 d § Förmån av resa med färdtjänst 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.

Första stycket gäller under förutsättning att förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Med färdtjänst avses detsamma som i lagen (1997:736) om färdtjänst samt utländska motsvarigheter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Första till tredje styckena gäller även ersättning för resa med färdtjänst.

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om skattelättnad för förmån av resa med färdtjänst och för ersättning för sådan resa.

Av *första stycket* framgår att en förmån av resa med färdtjänst 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. Om förmånsvärdet överstiger takbeloppet ska således det överskjutande beloppet tas upp till beskattning till 100 procent.

Av *andra stycket* framgår att skattelättnaden gäller under förutsättning att förmånen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det innebär att erbjudandet från arbetsgivaren ska rikta sig till alla som har en tillsvidareanställning, oavsett om det är fråga om en heltidsanställning eller deltidsanställning. Endast de personer som beviljats tillstånd till färdtjänst enligt 6 § lagen (1997:736) om färdtjänst kommer dock att kunna nyttja erbjudandet, jfr tredje stycket nedan. För att skattelättnad ska gälla uppställs således inte något krav på att erbjudandet också ska gälla för personal med olika tidsbegränsade anställningar, såsom vikariat, praktikarbete eller feriearbete. Om en arbetsgivare väljer att erbjuda förmån av färdtjänst även till dessa kategorier omfattas dock de också av skattelättnaden. Även en uppdragstagare omfattas av skattelättnaden om han eller hon erbjuds sådan förmån. Om en person som tillhör den stadigvarande personalen blir uppsagd bör han eller hon också under uppsägningstiden anses tillhöra den stadigvarande personalen. Med arbetsplats avses i detta sammanhang en naturligt avgränsad arbetsplatsenhet, geografiskt eller verksamhetsmässigt. Om förmånserbjudandet inte riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen ska förmånen beskattas fullt ut.

Av *tredje stycket* framgår att med färdtjänst avses detsamma som i lagen (1997:736) om färdtjänst, dvs. särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder, samt utländska motsvarigheter inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Av *fjärde stycket* framgår att första till tredje styckena även gäller ersättning för resa med färdtjänst. Även den situationen att en arbetsgivare i efterhand utger ersättning till en anställd för dennes utgift för färdtjänstresa omfattas således av skattelättnaden i första stycket så länge förutsättningarna i andra och tredje styckena är uppfyllda.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

12 kap.

3 a § Om den skattskyldige får sådan förmån eller ersättning som enligt 11 kap. 12 c eller 12 d § ska tas upp med 50 procent, får de utgifter som förmånen avser eller som ersättningen är avsedd att täcka endast dras av med 50 procent.

Av paragrafen, som är ny, framgår att om den skattskyldige får sådan förmån eller ersättning som enligt 11 kap. 12 c eller 12 d § ska tas upp med 50 procent, får de utgifter som förmånen avser eller som ersättningen är avsedd att täcka endast dras av med 50 procent. Detta innebär att en anställd som av sin arbetsgivare får en förmån av periodbiljett eller förmån av färdtjänstresa som endast ska tas upp med 50 procent inte samtidigt har rätt att göra avdrag för de utgifter som den skattefria delen av förmånen avser inom ramen för t.ex. reseavdraget. Inte heller i de fall en anställd får ersättning från arbetsgivaren för periodbiljett eller färdtjänstresa som endast ska tas upp med 50 procent har den anställda rätt att göra avdrag för de utgifter som den skattefria delen av ersättningen avser att täcka. Den

skattepliktiga delen av förmånen eller ersättningen kan dock fortfarande ligga till grund för avdrag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 juli 2026.

Enligt *andra punkten* ska de nya bestämmelserna tillämpas första gången på förmåner och ersättningar som ges ut efter ikraftträdandet. För förmåner och ersättningar som ges ut före den 1 januari 2027 gäller dock beloppet 6 500 kronor i stället för det belopp om 13 000 kronor som anges i 11 kap. 12 c och 12 d §§. Det innebär att skattelättnaden under perioden 1 juli 2026–31 december 2026 gäller för förmåner eller ersättningar upp till högst 6 500 kronor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.