

2025-10-02

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.rul.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/01327

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Ökad tydlighet, stärkt samverkan – förutsättningar för framtidens utvecklingspolitik (SOU 2025:85)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95 % av landets sjötrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Utredningens förslag

Utredningens uppdrag är att lämna förslag till hur den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska inriktas och utformas. Förslagen ska stärka möjligheterna att uppnå målen för de båda politikområdena. Syftet med det remitterade delbetänkandet är att redovisa pågående arbete och även ge underlag till diskussion och möjlighet till inspel i utredningsarbetet.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafiks remissvar ska ses som ett inspel till utredningsarbetet. Vi kanske återkommer med ytterligare inspel till utredningen.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll i samhällsbygget och den regionala utvecklingspolitiken. Där det finns vägar, järnvägar och kollektivtrafik utvecklas samhällen och skapar möjlighet till företag, jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är på många sätt ett nav i den regionala utvecklingen. Här har kollektivtrafiken en viktig funktion som ofta tappas bort i tillväxtpolitiken. Med kollektivtrafiksatsningar går det att skapa hållbar tillväxt i hela Sverige. En utbyggd tåg- och busstrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre och snabbare. Härigenom vidgar kollektivtrafiken människors arbetsmarknader och underlättar för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Det ökar produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten samtidigt som utsläppen av växthusgaser minskar.

Kollektivtrafiken leder klimatomställningen av transportsektorn. Över 95 procent av kollektivtrafiken körs i dag på el eller förnybara drivmedel. Varje ökning av andelen

resande med kollektivtrafik minskar därför utsläppen. Andra färdmedel kommer att komma ikapp. Men kollektivtrafiken kommer fortsätta att minska utsläppen även när vägtrafiken är helt elektrifierad eftersom elförbrukningen och klimatutsläppen från fordonstillverkningen minskar när människor reser tillsammans.

Kollektivtrafiken öppnar dessutom samhället och skapar jämlika möjligheter att resa till arbete, skola, service, butiker och fritidsaktiviteter. Inte minst för alla de som av olika anledningar inte kan eller får köra bil.

Kollektivtrafikens spelar därför en helt avgörande roll för att hela Sverige ska leva och bidrar starkt till de tre mål som redovisas och diskuteras i betänkandet:

- Målet för den regionala utvecklingspolitiken *utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet.*
- Det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitiken är *en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet.*
- Utredningen arbetar dessutom med mål för en framtida territoriell politik. Begreppet territoriell sammanhållning, det vill säga att skillnaderna i levnadsförhållanden mellan olika delar av landet inte bör vara alltför stora, kommer, att vägleda utredningens arbete enligt betänkandet.

Dessutom är kollektivtrafiken helt nödvändig för att möta flera av de utmaningar för hur en modern politik för utveckling utifrån territoriellt perspektiv bör utvecklas som utredningen tar upp:

- Hur kan behovet av omställning för att möta miljö- och klimatutmaningar hanteras inom ramen för en territoriell politik för hållbar utveckling?
- Hur kan en framtida territoriell politik bidra till att stärka Sveriges sociala sammanhållning?
- Hur kan en territoriell politik bidra till samhällets robusthet och beredskap i vid mening?

Men kollektivtrafiken i gles- och landsbygd står inför mycket stora utmaningar. När utbudet av kollektivtrafik är lågt blir bilen det huvudsakliga alternativet för att kunna få tillgång till samhällsservice, sociala kontakter och nöjen. Det leder till att de människor som bor på landsbygder som inte kan (eller vill) köra bil får bristande tillgänglighet till viktiga funktioner och aktiviteter som leder till att de inte kan delta i samhället fullt ut.¹ Det som framförallt efterfrågas är ökat utbud och ökad tillförlitlighet.²

För att de nationella politiska målen ska kunna uppnås och för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta minska utsläppen av klimat- och miljöfarliga ämnen, stärka den sociala sammanhållningen och bidra till samhällets robusthet och beredskap behöver flera viktiga åtgärder genomföras:

- **Öka utbudet av kollektivtrafik utan att öka kostnaderna genom att öka samordningen mellan färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och linjelagd kollektivtrafik**

Det finns redan i dag möjligheter att samordna de olika typerna av kollektivtrafik, men det är komplicerat eftersom ansvaret för de olika transportformerna är fördelat på olika huvudmän och de olika transportformerna regleras i flera olika lagstiftningar med olika avgränsningar av skyldigheter och rättigheter. Dagens system med ett splittrat regelverk och diversifierat huvudmannaskap skapar

¹ [IVL \(2023\) Rättvis tillgänglighet för landsbygder och mindre tätorter, rapport nr C 802](#)

² [IVL \(2024\) Landsbygds miljöavtal. För ökad tillgänglighet i landsbygder](#)

dessutom administrativa kostnader och försvårar för resenärer, som under en och samma resa kan vara täckta av flera ersättningssystem och regelverk.³

Svensk Kollektivtrafik anser därför att samordningen mellan färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och linjelagd kollektivtrafik ska öka genom en gemensam lagstiftning för serviceresor för att det ska bli möjligt att öka utbudet av kollektivtrafik i gles- och landsbygd utan att öka kostnaderna genom att använda fordonen mer effektivt och öka belägningsgraden.

Samordningen kan t.ex. ökas genom att öppna upp så att en skolskjuts med taxi kan ta med såväl skoleleven som den arbetspendlande grannen som åker in till tätorten med färdtjänst varje dag. Härigenom undviks parallella kollektivtrafikresor, samtidigt som belägningsgraden i fordonen ökar. Det är inte bara parallella transporter som bör undvikas utan även parallella organisationer. Härigenom kan de administrativa kostnaderna för bl.a. personal, lokaler och verksamhetsstöd i form av HR, ekonomi och IT-system minska.⁴

▪ **Inför ett särskilt landsbygdsmiljöavtal**

I Sverige är landsbygden och glesbygden är hårt drabbat av transportfattigdom, men även personer med låga inkomster som bor i utsatta områden i våra storstäder, familjer med flera barn, liksom alla de som har obekväma arbetstider och arbetar i vård, omsorg och industri.

Transportfattigdom handlar om att vardagsresandet till jobb, skola, service och fritidssysselsättningar är svårt eller omöjligt att genomföra för att man inte har råd att resa eller att det inte finns tillräckligt bra resealternativ.

För att minska klimatutsläppen och samtidigt bekämpa bland annat transportfattigdomen har EU inrättat en social klimatfond. I fonden kan medlemsländernas regeringar söka pengar till åtgärder och investeringar som syftar till att stödja utsatta transportanvändare genom att förbättra tillgången till mobilitet och transporter med låga eller inga utsläpp. Pengarna får dels användas till investeringar och åtgärder som stödjer personer och hushåll som lever i transportfattigdom, dels till att hantera de sociala konsekvenserna av att inkludera klimatutsläpp från vägtrafiken i EU:s utsläppshandelssystem ETS2.

För att minska transportfattigdomen och samtidigt minska klimatutsläppen i Sverige anser Svensk Kollektivtrafik att regeringen ska söka pengar för investeringar och åtgärder i kollektivtrafiken från EU:s sociala klimatfond.

I dag körs över 95 procent av kollektivtrafiken på el och förnybara drivmedel. Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller tåget minskar därför både sina egna och samhällets utsläpp. Utsläppen minskar dessutom när vi reser tillsammans i kollektivtrafiken istället för i var sin bil.

En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Omkring 60 procent av befolkningen över sex år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla.

Kollektivtrafiken öppnar samhället och skapar jämlika möjligheter att resa till arbete, skola, service, butiker och fritidsaktiviteter. Men kollektivtrafiken skapar inte bara frihet för människor att resa dit de vill. Den spelar även en viktig roll för

³ [Näringsdepartementet \(2016\) Samordning av särskilda persontransporter. Kommittédirektiv 2016:85](#)

⁴ [Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning \(SOU 2018:58\)](#)

att öka jämställdheten, bryta utanförskap och förbättra integrationen genom att öka kontakterna.

Vi anser därför att Sverige ska följa EU-kommissionens rekommendationer vid bekämpning av transportfattigdom⁵ genom att

- Säkerställ att åtgärderna inte begränsas till personer med bil eller cykel utan även omfattar utfasning av fossila bränslen inom den lokala transportsektorn och dess infrastruktur.
- Beakta alla former av mobilitet: multimodal kollektivtrafik och nya tjänster baserade på samåkning, bildelning och delade mobilitetstjänster inklusive mikromobilitet, tjänster på begäran och aktiv mobilitet genom gång och cykling.
- Prioritera kollektivtrafik framför inaktiv individuell rörlighet och minska personbilsberoendet.
- Stödja förbättringar av kollektivtrafikförbindelser i stadsområden och förbindelserna till landsbygd, randområden och avlägsna områden.

Konkret anser vi att regeringen bör söka pengar till två nya stöd till hållbar mobilitet för att förbättra människors resealternativ med linjelagd kollektivtrafik, anropsstyrd kollektivtrafik, cykel, gång samt nya och delade mobilitetstjänster:

- Ett landsbygds- och stadsmiljöavtal som ska syfta till att förbättra människors tillgänglighet i landsbygd.
- En ny form av stadsmiljöavtal som ska ha till uppgift att förbättra tillgängligheten i städer, förorter och tätorter med fokus på utsatta områden.

Från landsbygds- och stadsmiljöavtalen bör regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter kunna söka pengar för byggande av infrastruktur samt inrättande och förbättring av trafik och bytesmöjligheter.⁶

▪ **Ersätt reseavdraget med en avståndsberoende skattereduktion**

Genom att ersätta dagens reseavdrag med en avståndsberoende skattereduktion frigörs medel genom minskat fusk och fel som gör det möjligt att göra skattereduktionen för arbetsresor mer generöst i gles- och landsbygd.

Många tror att reseavdraget framförallt görs i glesbygdsoverområden.

Konsultföretaget WSP har i en analys av reseavdraget konstaterat att detta inte stämmer. Reseavdraget har framförallt blivit ett avdrag för höglönlade män i storstadsregionernas utkanter som reser med bil.⁷

Enligt Finansdepartementet uppskattas ca 70 procent av avdragen göras av personer som är bosatta i storstadskommuner och så kallade tätorter nära större stad, medan en liten andel görs av personer bosatta i mycket avlägset belägna landsortskommuner.⁸ Även Reseavdragskommittén framhåller att 70

⁵ [EU-kommissionens rekommendationer vid bekämpning av transportfattigdom, punkt 14 och 17](#)

⁶ Detta stämmer överens med BILAGA II STÖD TILL HÅLLBAR RÖRLIGHET: EXEMPEL PÅ RIKTADE KOSTNADSEFFEKTIVA ÅTGÄRDER OCH INVESTERINGAR i [EU-kommissionens rekommendationer vid bekämpning av transportfattigdom](#)

⁷ [DN Debatt 2012-12-06 "Slopade reseavdrag skulle minska koldioxidutsläppen"](#) och [WSP \(2012\) Reseavdraget och slopad beskattning av kollektivtrafikbiljetter](#)

⁸ S. 26, [Finansdepartementet \(2022\) Promemoria Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil](#)

procent av det avdragna beloppet från reseavdrag härrör från avdrag som gjorts i storstäder och större städer samt pendling till storstäder och större städer och 7,4 procent från avdrag i landsbygdskommuner och landsbygdskommuner med besöksnäring.⁹

Statistik från SCB visar att det vanligast att göra reseavdrag i Hallands och Uppsala län, medan de största reseavdragen görs i Sörmlands och Uppsala län. SCB-statistiken visar också att nästan hälften av kostnaderna för reseavdraget beror på reseavdrag i de tre storstadsregionerna. De tre storstadsregionerna står tillsammans med Region Uppsala och Sörmland för 56 procent av kostnaderna för reseavdraget. Detta trots att det finns väl utbyggd kollektivtrafik i dessa regioner, medan bara 18 procent av kostnaderna beror på reseavdrag i skogslänen.

Eftersom reseavdraget subventionerar höginkomsttagare betydligt mer än låg- och medelinkomsttagare och lönerna i genomsnitt är högre i storstadsregionerna så ökar reseavdraget de regionala skillnaderna. Högst genomsnittslöner finns i Stockholm. Därefter kommer Sydsverige och Västsverige. Lägst medellöner finns i mellersta Norrland och Norra Mellansverige samt Övre Norrland.¹⁰

Utformningen av dagens reseavdrag innebär att om två grannar gör en och samma resa med var sin bil till samma arbetsplats och gör reseavdrag på t.ex. 21 000 kr så kommer skatten sänkas med ca 3 000 kr per år för låg- och medelinkomsttagaren,¹¹ medan skatten kommer att sänkas med 5 200 kr per år för höginkomsttagaren.¹² Omkring 90 procent av inkomsttagarna i Sverige tjänar under gränsen för statlig inkomstskatt.¹³

Det finns mycket omfattande fusk och fel med reseavdraget. I dag gör 56 procent av de personer som gör reseavdrag felaktiga avdrag enligt Skatteverkets statistik. Av de felaktiga avdragen gör 98 procent fel till sin egen fördel och 2 procent till sin egen nackdel¹⁴. Om felen hade berott på slarv eller okunskap hade andelarna som gör fel till sin fördel och de som gör fel till sin nackdel varit ungefär lika stora. Det är därför svårt att dra någon annan slutsats än att det till stor del handlar om fusk med skatten.

Konsekvensen har blivit att svindlande 44 procent av kostnaderna för reseavdraget enligt Skatteverkets analyser beror på fusk och fel,¹⁵ eller totalt 3,3 miljarder kr/år av reseavdragets sammanlagda kostnader på 7,53 miljarder kr/år. (2025).¹⁶ Knappast någon annan skatt eller bidrag ligger ens i närheten av så hög andel fusk och fel som reseavdraget.

Om reseavdraget ersätts av en färdmedelsneutral och avståndsberoende skattereduktion för arbetsresor så skulle fusket och felen minska kraftigt genom

⁹ [Reseavdragskommitténs betänkande Skattelättnader för arbetsresor. En avståndsbasead och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)

¹⁰ [SCB, Medellöner i Sverige 2023](#)

¹¹ Personer som tjänar under gränsen för statlig inkomstskatt på ca 53 600 kronor per månad (år 2025)

¹² Personer som tjänar över gränsen för statlig inkomstskatt ca 53 600 kronor per månad (år 2025)

¹³ [SCB, Skiktgränserna 1991, 1996-2022](#)

¹⁴ [Skatteverket \(2019\) Avdrag för resor till och från arbetet. En uppföljning av skattefelskontrollen](#)

¹⁵ [Skatteverket \(2022\) Skattefelsrapport 2021](#)

¹⁶ [Regeringens skrivelse 2024/25:98 Redovisning av skatteutgifter 2025](#), skatteutgift A11 och B5



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

att den största fusk- och felkällan tas bort, den s.k. tidsvinstregeln, som innebär att man måste tjäna minst 2 timmar per dag jämfört med att åka kollektivt för att få göra avdrag för bil. Denna regel, liksom regeln om att personer som samåker bara ska få göra ett halvt reseavdrag, är omöjliga för Skatteverket att kontrollera. De har helt enkelt inte resurser att granska 881 000 deklarationer för personer som gör reseavdrag (år 2023).

Genom att införa avståndsberoende skattereduktion skulle fusket och felen dessutom minskas på flera ytterligare sätt utöver att ta bort tidsvinstregeln. En är att förtrycka uppgifter om avståndet mellan bostad och arbete i deklarationen, vilket både skulle göra det lättare att deklarera för inkomstagaren och enklare för Skatteverket att kontrollera. Svensk Kollektivtrafik anser därför att dagens reseavdrag ska ersättas med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion.

En annan positiv effekt av att ersätta reseavdraget med en avståndsberoende skattereduktion är att skatten kommer att sänkas lika mycket oavsett om man reser med bil, buss eller tåg till jobbet och oavsett om man är höginkomstagare eller låg- och medelinkomstagare. Detta kommer att minska de regionala skillnaderna i Sverige.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD