



2021-12-16

Ert dnr: Fi2021/03915

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Förlängd skatte- och avgiftsfrihet för förmån av fri parkering

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslagen i promemorian

I promemorian föreslår Finansdepartementet att skattefriheten för förmån av fri parkering i anslutning till arbetsplatsen förlängs till att gälla förmåner som lämnas under perioden 1 januari–31 mars 2021.

Förmån av fri parkering ska också vara avgiftsfri enligt socialavgiftslagen, lagen om allmän pensionsavgift och lagen om allmän löneavgift och ska inte heller tas upp till beskattning enligt lagen om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta.

Den nya lagen om fortsatt tillfällig skatte- och avgiftsfrihet för förmån av fri parkering ska träda i kraft den 1 mars 2022. Lagen tillämpas på förmån som lämnas efter den 31 december 2021. Lagen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022. Den upphävda lagen ska dock fortfarande gälla för förmån av fri parkering som har lämnats under perioden 1 januari–31 mars 2022.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har under pandemin tagit ett mycket stort ansvar för att minska risken för trängsel och smittspridning och för att öka tryggheten för dem som reser kollektivt genom att köra full trafik trots att kollektivtrafikresandet har minskat kraftigt under pandemin. Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter har dessutom ökat trafiken på linjer med trängsel. Till detta kommer att risken för att smittas i kollektivtrafiken är låg enligt promemorian Public Transport is Covid-Safe¹. I promemorian har UITP sammanställt resultat från olika vetenskapliga studier på området. Detta har även Folkhälsomyndigheten yttrat vid flera tillfällen.

¹ [UITP Policy Brief: Public Transport is Covid-Safe, October 2020](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-16

Socialdepartementet framhåller dessutom i promemorian [Vaccinationsbevis på serveringsställen och i andra verksamheter, smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik och förlängning av begränsnings- och serveringsförfordningarna](#) att risken för smittspridning ökar "i sådan trafik där många för varandra okända personer samtidigt vistas i begränsade utrymmen inomhus under en längre period."² Resenärerna i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik reser i allmänhet under kort tid i samma fordon.

I vår mätning Kollektivtrafikbarometern ser vi också att de som väljer att med resa bil i större utsträckning anser att de inte kommer resa kollektivt som de gjorde innan pandemin. Att på detta sätt även ekonomiskt stimulera bilåkande kommer försvåra kollektivtrafikens återhämtning efter pandemin.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till att förlänga skattefriheten för förmån av fri parkering i anslutning till arbetsplatsen till och med 31 mars 2022 och eftersom förslaget kommer att minska kollektivtrafikresandet, minska de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettintäkter och öka utsläppen av växthusgaser och andra luftföroreningar. Dessutom leder förslaget till att bilen som förstahandsval och som norm i samhället cementeras ytterligare. Istället för att ta bort förmånsskatten på fri arbetsplatsparkering anser vi att staten ska styra mot att göra hållbara val enklare.

Svensk Kollektivtrafik anser att staten fullt ut ska kompensera de uteblivna intäkter som förslaget innebär. Den ekonomiska ersättning som hittills avsatts för den regionala kollektivtrafiken är långt ifrån tillräcklig och behovet av ekonomisk ersättning kan öka ytterligare.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

² S. 77