



Bedre skatteinsentiver for bærekraftige arbeidsreiser

August, 2025

Arbeidsreiser utgjør en stor del av den daglige transporten i Norge. Men vi har få insentiver for å velge bærekraftig transport til jobb. Tvert imot er det bilen som reelt sett favoriseres gjennom gratis parkering på arbeidsplasser, elbilfordeler og dagens reisefradrag. Dersom vi skal nå nullvekstmålet må insentivene, reisefradrag og fordelsbeskatning også bygge opp under nødvendig adferdsendring.

Ved å gi arbeidsgivere mulighet til å tilby bærekraftig reise som et skattefritt gode, kan vi få betydelig effekt på reisevanene, til en lav kost og med høy effekt.

- Å insentivere grønne arbeidsreiser gjennom arbeidsgiver er enkelt å administrere, billig å innføre og gir bred samfunnsnytte.
- Staten har lite å tape og mye å vinne. Tiltaket kan i praksis gjøres provenynøytralt og støtter opp under både nullvekst- og klimamål.
- Internasjonale eksempler viser at det virker, men Norge trenger løsninger tilpasset våre forhold.

Enkle, målrettede endringer i skattereglene fra myndighetenes side åpner for at partene i arbeidslivet og kollektivselskapene kan utvikle gode, standardiserte modeller for implementering sammen. Et skatte- og fradragssystem som i stor grad favoriserer bil bør justeres til en modell som stimulerer til ønsket adferd og med en fleksibilitet som kan tilpasses ulike behov.

Skattefritak eller lønnstrekk før skatt for kollektivreiser, er et godt første skritt på veien.

3 anbefalte tiltak

1. **Skattefritak eller lønnstrekk før skatt for kollektivreiser**
Gjør det mulig for arbeidsgivere å subsidiere kollektivtransport uten at det beskattes som lønn. Alternativt: Gi ansatte mulighet til å trekke beløpet fra lønn før skatt.
2. **Oppdatert reisefradrag som belønner grønne valg**
Nåværende fradragssordning favoriserer i praksis bilreiser. En justert fradragssmodell bør vekte kollektiv og aktiv transport høyere.
3. **Fleksibelt mobilitetsbudsjett for ansatte**
Legg til rette for at arbeidsgivere kan tilby fleksible transportgoder tilpasset ulike behov som et alternativ til firmabil, lading og parkering.

Bakgrunn

Dagens skattesystem behandler ulike goder for arbeidsreiser ulikt. Hvis en arbeidsgiver betaler et månedskort for kollektivtransport til en ansatt, regnes det som skattepliktig lønnsfordel. Både arbeidstaker og arbeidsgiver må betale skatt/avgift av fordelene. Samtidig er ofte gratis parkering eller lading som arbeidsgiver tilbyr, unntatt fordelsbeskatning eller ikke rapportert inn. Denne skjevheten gjør at kollektivreiser via jobb ikke har noen skattefordel i det hele tatt i dag, mens bilbruk indirekte favoriseres.

Formålet med å justere insentivene er å rette opp i dette og stimulere flere til å velge kollektivt eller andre grønne reisemåter uten at staten har et signifikant bortfall av skatteinntekter.

Myndighetene har historisk vært tilbakeholdne med skattefritak for

kollektivreiser betalt av arbeidsgiver, i frykt for nettopp provenytap. Samtidig bruker staten allerede store beløp på andre skattefordeler i transportsektoren. Dette gjelder særlig fordelene for elbil og dagens reisefradrag som tilsammen medfører betydelige tapte skatteinntekter.

Nedenfor forklares hvorfor et kollektivinsentiv via arbeidsgiver kan utformes nær provenynøytralt, hvordan det skiller seg fra eksisterende ordninger, og hvordan arbeidsgivere og ansatte kan dra nytte av tiltakene.

Ingen eksisterende skattefordel for kollektiv, derfor ikke et reelt provenytap

Per i dag er ikke kollektivtransport til arbeidssted subsidiert gjennom skattefordel. Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser er lite utbredt nettopp fordi fordelene beskattes som lønn. Det betyr

at staten heller ikke har noen vesentlig løpende skatteinntekter fra slike goder, siden de praktisk talt ikke tilbys i dag. Å innføre et skattefritak eller en ordning med lønnstrekk før skatt for kollektivbilletter vil følgelig ikke fjerne en eksisterende inntektskilde for staten, men i hovedsak åpne for et nytt gode. Myndighetene har uttrykt at om slike ordninger blir populære, kan staten gå glipp av inntekt fordi ansatte får lavere beskattet lønn. I 2011 beregnet Transportøkonomisk institutt at et fullskala skattefritak for arbeidsgiverbetalt periodebillett kunne gi om lag 700 millioner kroner i netto provenytap per år. Til sammenligning ble det i samme rapport anslått at skattlegging av gratis parkering på jobb kunne gitt rundt 740 millioner kroner i økte provenyinntekter. Tallene for 2025 vil naturlig nok ligge høyere, men prinsippet og størrelsesforholdet er sammenlignbart. Med andre ord kan staten i teorien balansere regnskapet

ved å justere bilrelaterte fordeler. Det er viktig å merke seg at slike anslag er usikre og avhenger av omfanget av bruken. Finansdepartementet har tidligere påpekt at majoriteten av et skattefritak ville tilfalle personer som allerede reiser kollektivt (de vil be arbeidsgiver dekke noe de i dag betaler selv). Disse personene betaler allerede i dag for periodebillett med beskattede lønnskroner; et fritak vil gi dem en skattereduksjon, men ikke skape helt ny trafikk. Bare en mindre del av effekten antas å være at bilpendlere bytter til kollektiv på grunn av tiltaket alene. Dermed blir det potensielle skattetapet begrenset.

Samtidig vil de som eventuelt bytter fra bil til kollektiv miste retten til reisefradrag for bil, noe som sparer staten for utgifter og delvis veier opp for skattelettelsen.

Et skatteinsentiv for kollektivreiser via jobben innebærer ikke å fjerne noe folk

flest får i dag, men å gi en moderat skattereduksjon målrettet mot ønsket adferd, som kan finansieres ved justering av andre ordninger. Dersom skattefordelen gjør at flere kjøper billett, kan det også bidra til å dempe veksten i tilskuddsbehovet til kollektivtrafikken, og dermed gi en positiv effekt for det offentlige.

Dagens kostbare bilfordeler

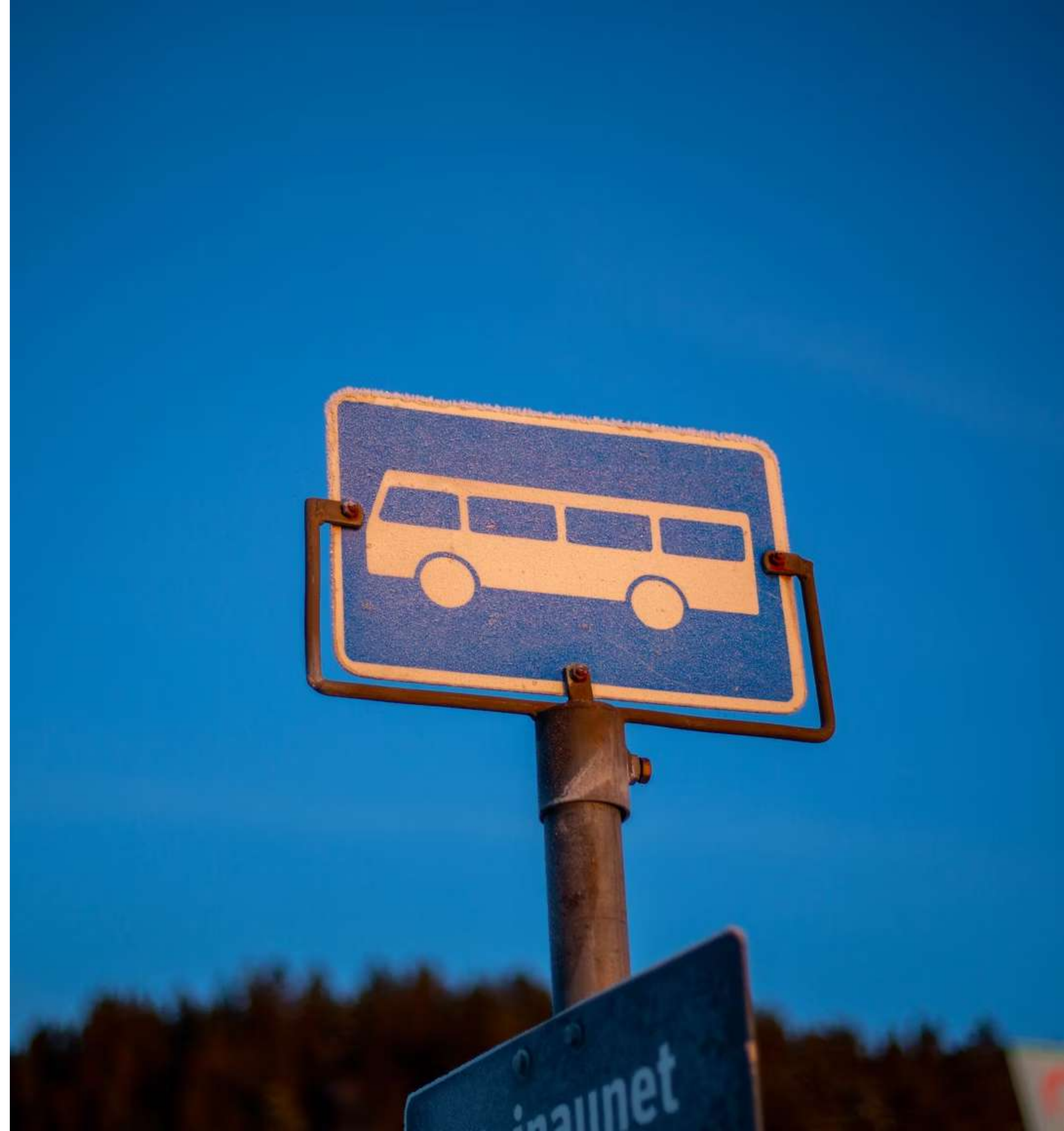
Elbil-momsfritak og reisefradrag
For å sette dette i perspektiv kan vi se på hva staten allerede avstår av proveny for å stimulere andre grønne reisevalg. Momsfritaket for elbiler er det fremste eksempelet: Det har vært et svært effektivt klimatiltak målt i utslipp (produksjon ikke medregnet), men også kostbart. Skatteutgiften (provenytapet) fra merverdiavgiftsfritaket på elbil har økt fra 635 mill. kr i 2013 til 13,0 mrd.. Totalt utgjør alle skattefordeler til elbil (inkludert momsfritak, redusert

engangsavgift, osv.) anslagsvis 49 mrd. kr i dag. Dette er potensielle inntekter staten har valgt bort for å fremme andelen privatbiler med elektrisk drivlinje.

Reisefradraget for arbeidsreiser er en annen ordning med betydelig provenyeffekt, om enn mindre størrelse enn elbil. Reisefradraget er i prinsippet kjøretøynøytralt (man får fradrag basert på avstand uavhengig av transportmiddel), favoriserer bilbruk i praksis. Grønn skattekommisjon og miljøorganisasjoner har pekt på at dagens pendlerfradrag i lys av av kostnad og satser subsidierer bilpendling. Kostnaden for staten er stor: før det nylige økte fradraget anslo man at reisefradraget ga om lag 2–3 mrd. kr i redusert skatteproveny årlig (beløpet varierer med satser og bruk, men denne størrelsesorden er nevnt i budsjettjusteringene). Altså: Staten “betaler” flere milliarder i form av tapte skatteinntekter for å kompensere

pendlere hvorav over halvparten kjører bil.

Sammenlignet med disse beløpene fremstår et potensielt provenytnyt på under 1 milliard for et kollektivtiltak som beskjedent. Og viktigere, det kan tilstrebes å gjøres tilnærmet provenynøytralt ved å justere ordningen rundt reisefradraget og parkering. Allerede i tidligere forslag har man forutsatt at en ansatt som får dekket kollektivbillett av arbeidsgiver ikke samtidig skal kunne kreve avstandsfradrag (reisefradrag). Dette hindrer "dobbeltfordel" og betyr at staten sparer de fradragsskronene. Med en slik avgrensing, og eventuelt en symbolsk skattlegging av parkeringsfordel, kan skatteincentivet for kollektiv bli tilnærmet provenynøytralt.



Skattefritak eller brutto-trekk for kollektivreiser via arbeidsgiver

Gjør det mulig for arbeidsgivere å tilby periodebillett eller pendlerbidrag til kollektivtransport som et skattefritt gode, alternativt la ansatte selv dekke dette via lønnstrekk før inntektsbeskatning. Begge modeller gir samme effekt: Den ansattes skattegrunnlag reduseres med kostnaden på kollektivbilletten.

Hvorfor det fungerer uten store provenytap

Som beskrevet over mister staten lite inntekt fordi få arbeidsgivere i realiteten tilbyr dette i dag. De fleste som vil benytte seg av muligheten, er dem som allerede betaler for kollektivtransport av netto lønn.

Forskjellen er at nå kan de gjøre det skattefritt, eventuelt i samarbeid med arbeidsgiver. Staten "taper" formelt skatteinntekt per krone arbeidstaker slipper å skatte av, men: - Mange av brukerne ville hatt reisefradrag eller andre skattefradrag som nå bortfaller hvis de går inn i denne ordningen. Dette gir en motvirkende provenygevinst.

En del arbeidsgivere vil sannsynligvis omfordele eksisterende kompensasjonsordninger. For eksempel kan dette erstatte noe av lønnsøkningen

eller andre goder, slik at den totale kompensasjonen ikke øker dramatisk.

Tiltaket kan kombineres med å fjerne den skjeve fordelene for gratis bilfordeler (f.eks. ved å skattlegge parkeringsplasser eller la bedrifter gi et "kontantutbytte" kun hvis man avstår fra parkering). Det vil i så fall gi myndighetene inntekter som kan dekke inn skattesubsidiet til kollektiv.

Hvordan gjennomføres det i praksis

Dette er administrativt sett relativt enkelt. Ved skattefritak-modellen vil arbeidsgiver kunne kjøpe periodebillett for den ansatte og uten at det innrapporteres som lønn. Regelverket må i tilfelle justeres slik at "naturalytelse i form av kollektivtransport til og fra arbeid" unntas fordelsbeskatning. Dette ligner på unntaket for fri avis eller telefon, som også er skattefritt under visse betingelser. Ved bruttotrekk-

modellen (lønnstrekk før skatt) kjøper arbeidsgiver billetten og trekker den ansatte i bruttolønn tilsvarende beløpet. Den ansatte får redusert skattbar inntekt, og arbeidsgiver sparer arbeidsgiveravgift av det beløpet. En slik ordning finnes allerede i f.eks. Danmark, kjent som bruttolønsordning/ "Erhvervskort", der ansatte kan kjøpe månedskort via arbeidsgiver med bruttolønnstrekk. Danmark har hatt ordningen siden 2005, og rundt 10 000 ansatte (flest i København-regionen) benytter den.

Effekter på adferd

Skattefritaket vil gjøre det økonomisk mer attraktivt å velge kollektivt framfor bil, særlig for pendlere som i dag kjører fordi de får dekket parkering eller fordi kostnaden ved kollektiv oppleves høy. TØI beregnet at skattefri periodebillett kan øke antall kollektivreiser til arbeid med ca. 3–4 %, samtidig som bilreiser

tilsvarende reduseres. Dette er et positivt, men relativt moderat skifte. Et poeng er at tiltaket alene også kan få noen som ellers ville gått eller syklet, til å velge kollektiv (fordi det blir "gratis"). For å unngå en slik utilsiktet effekt bør tiltaket inngå i en pakke som også belønner aktive reiser (i andre markeder løst gjennom mobilitetsbudsjett). Uansett vil skattefritaket sende et viktig signal om at grønne reiser verdsettes, i motsetning til dagens regime som i hovedsak belønner avstand og bilhold.

Andre internasjonale eksempler

I Tyskland ble skattefri "Jobticket" gjeninnført i 2019, slik at arbeidsgiveres tilskudd til kollektivkort mellom hjem og jobb er skattefrie når de gis i tillegg til vanlig lønn. Fordelen gjelder også om billettene brukes privat utenom jobb. Om lag ett år etter at ordningen kom tilbake meldte flere delstater om økt interesse

blant arbeidsgivere for å tilby "Jobticket" som personalgode.

I Finland har man lenge hatt et skattefritak for offentlig transport: per 2021 var verdien begrenset oppad til €300/år, men i 2022 besluttet finske myndigheter å utvide skattefritaket kraftig til €3 400 per år. Dette tilsvarer rundt 40 000 kr årlig som arbeidsgiver nå kan gi skattefritt for kollektivreiser. I Finland anslår man at over 100 000 ansatte allerede fikk dekket noe kollektivt av arbeidsgiver, og at "titusener" flere vil benytte ordningen etter utvidelsen.

Også USA har et lignende system: der kan arbeidstakere i 2025 sette av opptil \$325 per måned (~\$3 900 per år) av lønn til kollektivtransport eller godkjent parkering før skatt. Denne såkalte commuter benefit ordningen i USA er frivillig for arbeidsgiver, men i flere storbyer (f.eks. San Francisco, New

York) er større bedrifter pålagt å tilby den. Det har blitt et populært ansattgode som sparer pendlere for typisk 30–40% av transportkostnadene ved skattelettelsen, samtidig som arbeidsgiverne får skattefradrag og et verktøy for å fremme miljøvennlige reiser.

Reisefradrag som reelt sett belønner grønne valg

Oppdatere dagens reisefradrag (pendlerfradrag) slik at det i større grad premierer klimavennlige reisemåter.

Dagens modell gir et fradrag uansett transportmiddel, noe som i praksis favoriserer bilkjøring. En justert modell kan innrettes slik at kollektivtrafikk og aktiv transport får høyere fradrag eller lavere terskel for fradrag, mens bruk av privatbil får lavere fradrag enn i dag. For eksempel kunne kilometersatsen for bil reduseres, mens man introduserer et eget "grønt pendlerfradrag" for dokumenterte utgifter til månedskort, sykkel km-godtgjørelse, m.m.

Hvorfor det trengs?

Reisefradraget koster staten anslagsvis flere milliarder kroner i året, samtidig som ordningen har uheldige bivirkninger. Utover transportvalg slår det også ut skjevt sosialt sett. Det er typisk pendlere med relativt høy inntekt og bil som får de største fradragene, mens de med kortere reiser (ofte lavere lønn, bynære) får ingenting. Grønn skattekommisjon anbefalte å fjerne hele pendlerfradraget nettopp fordi det undergraver miljømål og fører til mer transportarbeid. Å endre fradraget slik at det motiverer til kollektiv, samkjøring eller sykkel kan gi bedre effekt for pengene. Man kan for eksempel innføre et bonusfradrag for personer som kan dokumentere at de pendler grønt, eller la arbeidsgiver som tilrettelegger for grønn pendling få et fradrag i arbeidsgiveravgift.

Proveny og administrasjon

En grønn dreining av reisefradraget kan gjøres provenynøytral ved at man senker den generelle satsen og øker bunnterskelen, samtidig som man innfører målrettede fradrag. For eksempel har regjeringen allerede økt kilometersatsen til 1,70 kr/km og bunnfradraget til rundt 15 000 kr (2023) for å skjerme de lengste pendlerne. Dette gir lettelser til noen grupper, men treffer ikke nødvendigvis valget av transportmiddel. En omlegging kunne holde totalfradraget innen samme kostnadsramme, men omfordele det: Mer til faktiske kollektivreiser og de som lar bilen stå. Administrativt kan det by på utfordringer å verifisere transportmiddelbruk; derfor kan en praktisk løsning være en slags standardisert sats for grønn pendling (f.eks. et tillegg på X kr/dag man reiser kollektivt/aktivt over en viss distanse, eventuelt en høyere km-sats for

kollektiv). Digital registrering kan gjøre det enklere å dokumentere grønn pendling uten for mye byråkrati.

Tiltakets rolle

En slik reformert løsning er mer et langsiktig grep for å endre insentivstrukturen i skattesystemet knyttet til arbeidsreiser. Det kan gjøre at fremtidige provenytap går til å støtte ønsket transport (kollektiv, sykkel) i stedet for å belønne lange pendlereiser med bil. I kombinasjon med forslag 1 vil et grønt reisefradrag forsterke effekten: Ansatte vil både kunne få direkte skattefri støtte til kollektiv fra arbeidsgiver og trekke av på skatten for de dagene de eventuelt må bruke bil mindre.

Merk: Reform av reisefradraget er et politisk tyngre tiltak som krever lovendring og systemendring, og det vil neppe ha umiddelbar effekt. Hovedfokuset på kort sikt bør derfor knyttes til de to andre foreslåtte tiltakene (skattefritak og mobilitetsbudsjett)som kan gjennomføres raskere.

Bedriftsordning med fleksibelt mobilitetsbudsjett for ansatte

Tilrettelegge for "mobilitetsbudsjett" som arbeidsgivere kan tilby ansatte, hvor en viss årlig sum kan brukes fleksibelt på grønne reisemidler – kollektivbilletter, leasing av elsykkel, bildelingsabonnement m.m.

*Arbeidstaker disponerer beløpet etter behov innenfor godkjente kategorier.
Mobilitetsbudsjettet kan designes skattefritt eller med et gunstig skattefritak opp til et maksbeløp per år, f.eks. tilsvarende verdien av kost for kollektiv på pendlestrekning.*

Hvorfor mobilitetsbudsjett?

Dette tiltaket representerer en fleksibel tilnærming til arbeidsreiser: I stedet for å tilby det som tradisjonelt var firmabil og parkeringsplass, gir arbeidsgiver en sum som den ansatte kan fordele på ulike miljøvennlige transportformer. Dette tar høyde for at transportbehov varierer: Kanskje noen dager trengs tog/buss, andre dager elsykkel osv. Tilsvarende møter det ulike behov for arbeidstagere i ulike livssituasjoner.

Erfaringene fra bl.a. Belgia viser at mobilitetsbudsjett kan fungere godt når det erstatter bilrelaterte goder. I Belgia er det siden 2019 etablert en statlig støttet ordning der ansatte kan bytte ut firmabil mot et årlig mobilitetsbudsjett (minst €3 000) til kollektiv, sykkel, bildeling osv., som er skattefritt for den ansatte. Dette har bidratt til at flere selskaper tilbyr alternativer til bil nummer to, og reduserer bilbruken i byer.

Også Frankrike har innført et "bærekraftig mobilitetstilskudd" der arbeidsgivere kan refundere opptil €900 per år for utgifter til grønn pendling (sykkel, samkjøring, el-scooter m.m.), skattefritt for de ansatte. Eksemplene viser at mobilitetsbudsjett kan få betydelig oppslutning såfremt de er enkle, gunstige og relevante.

Praktisk gjennomføring

En norsk modell kan bygges på frivillighet og enkel administrasjon. Arbeidsgiver kan enten:

- **Direkte dekke utgifter:** Den ansatte leverer kvitteringer for godkjente transportkostnader (f.eks. månedskort, leie av bysykkel, vedlikehold av sykkel, km-godtgjørelse for sykkel, enkeltbilletter ved hjem-jobb-reiser) inntil et avtalt beløp per måned/år. Arbeidsgiver refunderer dette skattefritt inntil maksgrensen.

- **Som konkret billett eller tjeneste:** I Norge har vi bedriftsløsninger som HjemJobbHjem som kunne blitt utvidet til å tilby et mobilitetsbudsjett. Den ansatte ville fått en saldo til disposisjon og kan bruke dette på kollektivbilletter og andre transportmidler osv. i henhold til fastsatte regler. Transaksjonene kan håndteres automatisk/digitalt, og arbeidsgiver slipper manuell behandling av refusjoner.

For at dette skal være attraktivt, må det være enkelt for alle parter. Heldigvis viser erfaringene at administrativ byrde ikke trenger å være høy. I Finland f.eks. brukes en app/kort-løsning der midlene kan legges inn digitalt, og gyldighet opp til 2 år gir fleksibilitet. Innenfor det skattesystemet kunne man definert mobilitetsbudsjett som en utgiftsgodtgjørelse liknende diett eller kilometer, med standard sats eller øvre grense, og enkel rapportering på ligningsoppgaven.

Provenyhensyn

Ved å sette en moderat øvre grense og kreve at budsjettet erstatter andre goder (f.eks. at den ansatte ikke samtidig har gratis parkering), vil provenyeffekten bli liten. Mange bedrifter subsidierer i dag parkering (ved å bekoste parkeringsplasser) eller betaler kilometergodtgjørelse for bil i tjeneste. Et mobilitetsbudsjett kan delvis erstatte slike utgifter, men dreie dem mot kollektiv- og miljøformål. Staten kan eventuelt gi et lite skattefradrag til arbeidsgivere som innfører ordningen. Men selv uten fradrag vil nok mange arbeidsgivere se verdien av løsningen som et personalgode.

Arbeidsgiverens rolle

Et mobilitetsbudsjett gir bedriften en mulighet til å profilere seg som klimabevisste og opptatte av de ansattes tidsklemme/hverdag. Det ville vært et attraktivt ansattgode for særlig yngre

arbeidstakere som kanskje ikke ønsker å anskaffe seg bil, men vil ha fleksibilitet i hvordan de kommer seg til jobben. For arbeidsgiver kan det også ha praktiske gevinster: færre parkeringsplasser behøves dersom flere ansatte velger bort å kjøre, og man kan dermed spare areal eller leiekostnader. Noen bedrifter kan kombinere mobilitetsbudsjett med interne tiltak, f.eks. bonuspoeng for å gå/sykle eller rabatter på elsykler. Det viktige er at arbeidsgiver opplever ordningen som forutsigbar og enkel å administrere.

Internasjonale eksempler

A blue tram is shown at night, illuminated by streetlights. The tram has a digital display on the front showing the route number '16' and the destination 'Ginnheim via Hbf, Messe'. There are also some advertisements on the side of the tram.

Insentivordninger for arbeidsgiver-
betalt kollektivtransport og annen
bærekraftig pendling er allerede
implementert i en rekke land.

Fellesnevneren for dem som
lykkes er enkel administrasjon,
tydelige skattefordeler og høy
oppslutning blant arbeidstakere.

Jobticket og Deutschlandticket

Tyskland gjeninnførte skattefritak for arbeidsgiverbetalt kollektivkort i 2019. En såkalt Jobticket tilbys i tillegg til ordinær lønn og er skattefritt også ved privat bruk. Samtidig har Deutschlandticket gitt nasjonal lavpris for kollektivtransport (nå 58 €/måned), og arbeidsgivere får rabatt ved å kjøpe kortene til ansatte. Effekten er tydelig: Flere delstater rapporterer høyere interesse blant arbeidsgivere, og over 13 millioner har tegnet abonnement på Deutschlandticket.

Skattefri KlimaTicket via arbeidsgiver

Østerrike har en liknende modell, der arbeidsgivere kan dekke KlimaTicket – et nasjonalt kollektivkort – skattefritt. Tidligere mistet ansatte pendlerfradraget hvis de fikk kollektivkortet dekket, men nye regler gjør at fradraget kun reduseres med billettens verdi. Dette øker bruken uten å gi dobbel fordel. Modellen er enkel, oversiktlig og økonomisk forutsigbar.

Forfait Mobilités Durables og 50 % kollektivrefusjon

Frankrike kombinerer en obligatorisk kollektivsubsidie med en frivillig ordning for grønn mobilitet. Alle arbeidsgivere må dekke minst 50 % av kollektivutgifter – skattefritt. I tillegg kan de refundere utgifter til sykkel, samkjøring og elsparkesykler opptil 900 € totalt i året (FMD). Nesten 2 millioner ansatte benyttet FMD i 2023. Ordningen er kostbar, men har høy oppslutning der det er krav, lavere der det er frivillig.

Kombinert kollektiv og elsykkel

I Finland kan arbeidsgiver tilby både elsykkel og kollektivkort skattefritt, opp til 3 400 € per år. Halvparten av dem som fikk elsykkel gjennom ordningen reduserte bilbruken, og mange meldte om økt sykling til jobb. Finske myndigheter anslår at samfunnsverdien per investert euro kan være så høy som åtte ganger innsatsen, en avkastning på tiltak blant de beste i Europa

Kilometerbasert godtgjørelse og mobilitetsbudsjett

Nederland tilbyr skattefri kilometergodtgjørelse for sykling (23 cent/km) og fleksible mobilitetsbudsjetter. Budsjettet kan brukes på kollektivtransport, elsykler eller bildeling. For å unngå overlapp, kan det ikke kombineres med firmabil eller gratis parkering. Ordningen oppleves som rettferdig, fleksibel og er populær blant ansatte i bynære områder.

Integrert og skatteoptimalisert kollektivstøtte

I Japan dekker nesten alle arbeidsgivere kollektivutgifter til jobb. Ordningen er dypt integrert i lønnssystemet og gir skattefordeler både for bedrift og ansatt. Taket er høyt – opptil 150 000 yen, tilsvarende ca 10 500 kr, per måned – og ordningen anses som et ansattgode.

Fradrag før skatt og alternativ til parkering

I USA kan arbeidstakere bruke opptil 325 dollar i måneden av bruttolønn til kollektivtransport, før skatt. Dette gir rundt 30–40 % rabatt sammenliknet med å betale med beskattede midler. Flere delstater, som California, krever også at arbeidsgivere tilbyr et grønt transportalternativ hvis gratis parkering ikke benyttes.

Oppsummert

Med justerte insentiver på plass, kan de brukes langt mer aktivt til å stimulere samarbeid mellom myndigheter, kollektivselskap, arbeidsgivere og ansatte for å nå nullvekstmålet.

Endringene som foreslås vil åpne for flere gunstige utviklinger som:

Gode bedriftsløsninger

Dette ville åpne for at kollektivtransportselskapene kan tilby bedrifter attraktive løsninger og bedriftsavtaler bygget rundt periodekort, integrasjon av andre mobilitetsformer samt effektiv rapportering.

Med skattefritak i bunn vil slike avtaler bli enda mer attraktive. Et eksempel er "Jobticket"-avtalene i Tyskland hvor arbeidsgiver får rabatt mot å kjøpe månedskort for alle ansatte – nå forsterket ved at staten gjør dem skattefrie. Tilsvarende kan norske kollektivaktører utvikle mobilitetsabonnement for bedrifter. utslipp, og bedre utnyttelse av kollektivkapasiteten.

Parkeringsbalanse

Bedrifter som i dag tilbyr gratis parkering, kan innføre 'parkering mot mobilitet'-programmer. Det vil si at en ansatt som avstår fast parkeringsplass, i stedet får et økt mobilitetsbudsjett. Dette kan gjøres kostnadsnøytralt for arbeidsgiver, verdien av parkeringsplassen omsettes til grønn mobilitet. I urbane områder der parkering er dyrt, vil dette være et meget attraktivt bytte for mange ansatte.

Kommuner kan støtte opp under dette med regulering (f.eks. redusert parkeringsnorm) og eventuelle belønningsordninger. TØI peker nettopp på at kombinasjon av skatt på parkering og skattefri kollektivdekning ga best effekt.

Rapportering og effekt

For å sikre oppfølging uten unødig byråkrati kan kollektivselskapene tilrettelegge for enkel rapportering fra bedrifter som tar i bruk disse insentivene. Denne type data vil også bidra til å måle effekten på utslipp og reisevaner, samt være direkte relevant for bedriftenes Scope 3 rapportering.

Poenget er å ha noen indikatorer som viser at ordningene virker etter hensikten som vil være viktig for videre politisk støtte. Men dette må gjøres enkelt og å knytte dette opp mot kollektivselskapenes digitale løsninger vil være et nærliggende valg.

Grønnere valg uten å belaste statsbudsjettet

De tre foreslåtte tiltakene: skattefritak/lønnstrekk for kollektivreiser, et justert reisefradrag, og fleksible mobilitetsbudsjetter, representerer en tydeligere prioritering av ønsket adferd. I motsetning til enkelte tidligere tiltak, kan disse utformes tilnærmet provenynøytralt: Staten gir ikke fra seg mer penger enn den allerede gjør i andre ordninger, men flytter insentivene dit de gir mer gevinst per krone.

For arbeidstakere vil dette merkes som en **positiv gulrot**. Man får beholde mer av lønnen sin dersom man velger et miljøvennlig transportmiddel til jobben. For arbeidsgivere blir det et verktøy for å tiltrekke seg og beholde ansatte som verdsetter bærekraft, og bidra til felles klimamål. Og for samfunnet vil det kunne bety færre biler i rushen, mindre kø og

utslipp, og bedre utnyttelse av kollektivkapasiteten.

Internasjonale eksempler fra **Nederland, Tyskland, Finland, USA** og flere viser at slike ordninger lar seg implementere med høy oppslutning og lav kostnad. Nederland refunderer faktisk ansattes kollektivreiser uten skattetak – arbeidsgivere kan dekke alle billettutgifter skattefritt mot fremvisning av reisekvitteringer, og kombinerer dette med en generell km-godtgjørelse. I USA er skattefordelen på pendlingskostnader såpass vanlig at storbyområder ser det som en selvfølge for større virksomheter. Finland og Belgia viser vei i å kombinere støtte til kollektiv med sykkel og delingstjenester i mobilitetsbudsjetter.

Norge har mulighet til å ta i bruk disse virkemidlene raskt, bygge videre på andres erfaringer og skreddersy dem til norske forhold. Det vil sende et tydelig

signal om at klimavennlige arbeidsreiser verdsettes, at virkemidlene knyttes opp mot nullvekstmålet – uten at det belaster statsbudsjettet i nevneverdig grad.

Tvert imot kan mer effektiv pendling gi samfunnsøkonomiske gevinster på sikt (mindre kø, mindre lokal forurensning og behov for veiinvesteringer).

Provenynøytrale skatteinsentiver for bærekraftige arbeidsreiser er sånn sett et godt eksempel på smart, ansvarlig politikk som forener miljøhensyn med god økonomisk styring.



Utarbeidet av Beta Mobility for Kollektivtrafikkforeningen i august, 2025

Om Beta Mobility

Beta Mobility er et norsk rådgivningsmiljø innen ny mobilitet. Teamet består av mobilitetsprofiler med operasjonell erfaring og bakgrunn fra urbanisme, design, teknologi og strategi. Teamet har et stort nettverk fra den europeiske mobilitetsbransjen og har selv vært med å skalere mobilitetsselskaper fra grunnen av.

Mobilitet som fagområde er komplekst og utfordringene som skal løses krever involvering og samordning. Aktørene i markedet ser mobilitet fra ulike perspektiv, enten det er kommersielt potensial, effektivisering av drift, regulatorisk eller kamp om byens areal og infrastruktur.

Beta Mobility er etablert med formål om å bygge forståelse og samarbeid mellom startups og etablerte, offentlige og private, for å sammen komme frem til gode mobilitetstjenester.

Beta Mobility er basert i Oslo og København, og bygger på nordiske ideer og verdier, rettet mot det europeiske mobilitetsmarkedet.

Spørsmål knyttet til dokumentet kan rettes til

hello@betamobility.com

Kilder

NOU 2022: 20 Et helhetlig skattesystem | regjeringen.no - [Lenke](#)

Veileder til reglene om rapportering og skattlegging av naturalytelser (Prinsipputtalelse) | Skatteetaten, 2021 - [Lenke](#)

Satser for reisefradrag mellom hjem og arbeid | Skatteetaten - [Lenke](#)

Taxation of perks to favour more environmentally-friendly transport | Yle, 2020 - [Lenke](#)

Mobility Budget in European Countries | Navit - [Lenke](#)

Endringer i dagens skatte- og avgiftssystem som kan stimulere til miljøvennlig transport | TØI, 2011 - [Lenke](#)

Den beste av to nest-best-løsninger | TØI, 2010 - [Lenke](#)

Photo credits:

[Ben Bodien](#)

[Tord Romundstad](#)

[Steffen Albrecht](#)

[Nicolas Picard](#)