

Tillställes:

Finansdepartementet
Finansminister Elisabeth Svantesson

Kopia till:

Klimat- och näringslivsdepartementet
Energi- och näringsminister Ebba Busch
Miljö- och klimatminister Romina Pourmokhtari

Stockholm, 2025-02-14

Hemställan till regeringen om permanent skattefrihet för förmån av laddning av privata elfordon på arbetsplatsen.

- Upphäv Lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229), SFS 2023:346.

Introduktion och motivering

Sedan 1 juli 2023 gäller en tillfällig skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon. Under förutsättning att laddningen sker vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen ska laddning av personbil (klass I), lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel kunna ske utan att den anställde förmånsbeskattas för elförbrukningen.

Syftet med förslaget vara att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra. Därtill gjordes bedömningen att förslaget minskar den administrativa bördan för såväl arbetsgivare som anställda.

Skattefriheten är tillfällig och gäller mellan den 1 juni 2023 till den 30 juni 2026.

Efter den 30 juni 2026 sker, med nuvarande lagstiftning, en återgång som innebär att företagens administrativa börda och kostnader ökar. Det höjer också tröskeln för transportsektorns elektrifiering och ökar risken för fusk. Transportföretagen menar att det sänder fel signaler och motverkar regeringens uttalade ambitioner på klimatområdet.

I Transportföretagens remissyttrande (se bilaga) tillstyrktes förslaget om skattefrihet i sin helhet men vi påpekade att skattefrihet på laddel, som har minimal direkta påverkan på statens budget, borde vara permanent och inte tillfällig.

Generellt saknade Transportföretagen en motivering till varför juni 2026 är en lämplig tidpunkt för en återgång. Transportföretagen föreslog i stället att det skulle göras en översyn av bestämmelserna innan utgången av juni 2026 för att sedan besluta om skattefriheten skulle behållas eller slopas.

Den gröna omställningen av transportsektorn är inte tillfällig utan kommer ta längre tid än en mandatperiod. Trots att tillväxten av laddplatser och laddpunkter till lätta fordon på senare år har varit positiv är antalet fortfarande otillräckligt för att möjliggöra en fullskalig övergång till eldrivna fordon. Nu gällande statliga stödsystem som exempelvis ”Ladda bilen” är positivt men i behov av översyn.



En permanent skattefrihet skulle vara en del av en incitamentskedja för att accelerera antalet elfordon och laddplatser. Omställningen av transportsektorn mot elektrifiering och fossilfrihet kräver långsiktiga stöd och andra styrmedel, med ett tidsperspektiv mot år 2045.

Transportföretagen anser att det finns en rad negativa konsekvenser att inte göra skattefriheten för laddning permanent.

- **Det ökar arbetsgivaravgiften och företagens (och anställdas) administrativa regelbörda.** Om förmånen av laddel återigen behöver redovisas, innebär det att arbetsgivaren ska fastställa hur mycket el som tillhandahålls, varje månad, till respektive anställd och till vilket värde. Det är ökar administrationen och skulle innebära en genomsnittlig ökad kostnad om 28 400 kronor per år för ett typföretag (enligt finansdepartementets beräkningar i (Fi2022/03172)). Med den utdragna lågkonjunkturen högst närvarande och inflationskrisen färskt i minnet, är kostnadshöjande administration inte vad landets företag behöver. Det går dessutom emot regeringens egna ambitioner på regelförenklingsområdet, särskilt kopplat till den gröna omställningen.
- **Det höjer tröskeln för transportsektorns elektrifiering.** Som ett resultat av den ökade administrationen riskerar incitamentet för en arbetsgivare att installera laddplatser och arbetsgivarens möjlighet att erbjuda fri laddel, som ett sätt att locka kompetens, minska. För privatpersoner ökar också fordonets totala ägandekostnad, ett fordon som vid inköp är dyrare än de fossildrivna alternativen. Detta höjer tröskeln för skattebetalaren att välja ett elektriskt fordon, när tröskeln snarare behöver filas ner ytterligare.
- **Det ökar risken för oavsiktliga fel och medvetet fusk.** Att avskaffa skattebefrielsen för laddning av elbilar på arbetsplatsen ökar risken för både oavsiktliga fel och avsiktligt fusk på grund av komplexiteten i att beräkna det skattepliktiga värdet. Arbetsgivare riskerar ökad administrativ börda och potentiella skattetillägg, medan arbetstagare riskerar att lämna in felaktiga skattedeklarationer och oväntade skatteskulder kan uppstå.

Det är komplicerat att beräkna marknadsvärdet för den el som används för laddning. Det kräver att man tar hänsyn till variabler som total och privat körsträcka, varierande elpriser och vilken laddningsmetod som används. Denna komplexitet gör det svårt för både arbetsgivare och arbetstagare att korrekt fastställa det skattepliktiga värdet, vilket kan leda till oavsiktliga fel.

Det är också problematiskt att fastställa ett allmänt accepterat "marknadsvärde" för den el som används vid laddning. Elpriserna är föremål för ständiga fluktuationer baserat på tid på dygnet, plats och energikälla. Denna variation gör det svårt att fastställa ett rättvist och konsekvent marknadspris att använda vid beräkning av det skattepliktiga värdet

Slutligen komplicerar moms och energiskatten beräkningen ytterligare. Att fastställa den korrekta skattemässiga hanteringen beror både på arbetstagarens och arbetsgivarens status som skattepliktig person för moms och arbetsgivarens status som skattskyldig för energiskatt. Detta komplicerade samspel mellan skatteregler ökar risken för felberäkningar och bristande efterlevnad. Dessa frågor utreddes inte i lagstiftningsärendet som ligger till grund för den tillfälliga skattefriheten, vilket flertalet remissinstanser påpekade.

En permanent skattefrihet för förmån innebär visserligen en särreglering i skattelagstiftningen. Transportföretagen anser dock att det eventuellt negativa substantiellt uppvägs av det positiva i att

underlätta för den nödvändiga och eftersträvansvärda omställningen, samt att med flera olika medel minska administrativa kostnader för det jobb- och tillväxtskapande näringslivet.

En permanent skattefrihet ger företag och arbetstagare trygghet att planera långsiktigt, vilket främjar investeringar i elfordon och laddinfrastruktur. Om skattefriheten tas bort minskar incitamenten för att välja exempelvis elbil och installera laddpunkter. Till skillnad från direkta subventioner har skattefrihet en administrativt enkel utformning och kräver inga statliga utbetalningar. Det gör det till en kostnadseffektiv åtgärd för att minska utsläpp från transportsektorn.

Skatteförmåner för privatpersoner, som RUT- och ROT-avdragen, har varit långsiktiga incitament utan att betraktas som otillåtet statsstöd. Eftersom en permanent skattebefrielse riktar sig till individer, inte företag, bör den kunna bestå på samma grunder.

Arbetsplatsladdning är ett konkret och avgränsat stöd som är enkel att hantera för både arbetsgivare och Skatteverket, jämfört med andra komplexa skatteförmåner.

Ett permanentande av skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning skulle vara ett välkommet moderniseringsförslag. Det skulle vara en anpassning av skattelagstiftningen till en alltjämt pågående samhällsförändring och en fingervisning om hur framtidens tysta och utsläppsfria vägtrafik ska styras, där el inte längre kallas för ett alternativt drivmedel.

Lagtekniskt är åtgärden relativt enkel eftersom en permanent skattefrihet åstadkoms genom att SFS 2023:346, som gör åtgärden tillfällig, upphävs. Effekten av borttagandet blir att skattefriheten permanentas.

Förslaget tas lämpligen in i budgetpropositionen för 2026, efter sedvanlig remissbehandling av PM under våren 2025. Då förslaget är lagtekniskt enkelt är Lagrådets hörande obehövligt, vilket också underlättar genomförandet.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Mårten Bergman
Transportekonom

Tina Thorsell
Chef, Samhällspolitiska avdelningen

BILAGA

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2023-01-17

Ref Fi2022/03172

Remissyttrande över promemorian ”Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn. Transportföretagen vill framföra följande synpunkter på rubricerad promemoria.

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag i sin helhet.

Transportföretagen välkomnar förslaget signalvärde att personbilen i många fall är helt avgörande för mobilitet och tillgänglighet och är ett redskap för att knyta ihop Sveriges arbetsmarknadsregioner. Detta gäller särskilt för boende och arbetspendlare på gles- och landsbygd utan tillgång till effektiv kollektivtrafik. Bilen dominerar alla typer av resor och är en viktig pusselbit för att människor ska kunna få ihop vardagen med arbete, service- och inköpsresor och fritidsresor. Personbilssegmentet är under snabb omvandling till elektrifiering. Förslag som underlättar för ett ökat antal laddpunkter i samhället är välkommet och positivt.

Men arbetspendling sker även på andra sätt än personbil, särskilt i tätorter. Därför är det positivt att förslaget även innefattar fler fordonsslag så som lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel. Det ger en större frihet i val av transportmedel, utöver att det förenklar en eventuell gränsdragningsproblematik gentemot Skatteverket. Förslaget förväntas även minska företagens administrativa börda och minska kostnad för arbetsgivaravgifter vilket är välkommet.

Förslaget innebär en särreglering i skattelagstiftningen. Transportföretagen anser dock att det eventuellt negativa substantiellt uppvägs av det positiva i att underlätta för omställning och att minska den administrativa bördan för det jobb- och tillväxtskapande näringslivet. I grunden är detta ett moderniseringsförslag som anpassar skattelagstiftningen till en pågående samhällsförändring.

Transportföretagen har följande avslutande synpunkter och förslag:

- Budgetpropositionen för 2023 innehåller ett flertal tillfälliga förslag och justeringar. Ett exempel är den tillfälliga skattesänkningen på drivmedel. Givet det osäkra framtida ekonomiska läget och snabba omvärldsförändringar kan tillfälliga lagar, med stoppdatum, vara motiverat ur ett statsfinansiellt perspektiv men det innebär också en osäkerhet om långsiktigheten i regeringens ambitioner. Transportföretagen anser att skattefrihet på laddel, som har minimal

direkta påverkan på statens budget, borde vara permanent och inte tillfällig. Generellt saknar Transportföretagen en motivering i promemorian till varför juni 2026 är en lämplig tidpunkt. Den gröna omställningen av transportsektorn är inte tillfällig utan kommer ta längre tid än en mandatperiod, perspektivet är snarare till år 2045. Transportföretagen anser att det ska göras en översyn av bestämmelserna innan utgången av juni 2026, i stället för som det föreslås i promemorian att ”bestämmelserna föreslås upphöra att gälla vid utgången av juni 2026.”

- Inom ramen för översynen av att göra skattefriheten permanent bör också förslag utformas hur permanent skattefriheten i nästa steg också ska omfatta enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag.
- I promemorian anges att ”[...] förslaget kan ha en positiv, om än liten, effekt på miljön i form av minskade växthusgasutsläpp från fordonstrafiken. Samtidigt kan skattelättnader, subventioner och andra former av stöd riktade till användandet av laddbara bilar bidra till totalt sett ökat bilresande. Detta kan ske både i form av att individer med laddbara bilar kör mer och att individer som tidigare inte använde bil, börjar använda laddbar bil som färdmedel för arbetsresor. Även om det rör sig om en ökning av i huvudsak elbaserad körning, kan ett ökat bilanvändande innebära negativa miljöeffekter, i form av bl.a. slitagepartiklar. Effekten bedöms dock som mycket liten.” (s.14). Transportföretagen efterfrågar en mer utförlig konsekvensanalys av effekter på miljön än denna standardmässiga och svepande (personbilsinriktade) skrivning. Beroende på tidsperspektiv har förslaget snarare en relativt stor effekt på utsläppen, givet att förslaget syftar till att accelerera utbytningsstakten till en utsläppssnålare och energieffektiva fordonsflotta. Trafikarbetet med personbil ökar, över tid i en relativt låg takt, men orsaken är snarare ekonomisk utveckling (både utifrån ett ökat välstånd och högre grad av specialisering och kunskapsbaserad ekonomi) och en växande befolkning. Transportföretagen bedömer att en skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen har en mikroskopisk, sannolik ingen, effekt på ett ökat bilresande. Transportföretagen saknar här en konsekvensanalys av hur förslaget påverkar transportarbetet med moped och cykel. Gällande de övriga negativa miljöeffekterna gör Transportföretagen samma bedömning som promemorian att effekten är mycket liten, om ens någon effekt alls.
- Transportföretagen ställer sig positiva till att förslaget omfattar arbetspendling med lätta lastbilar men vill påminna om att det finns fler åtgärder som skulle underlätta för och snabba på elektrifiering av detta fordonssegment. Att tillåta B-körkort för lätta (batterielektriska) lastbilar upp till 4,25 ton borde genomföras snarast. Malus-fordonsbeskattningen, i ljuset av en skrotad klimatbonus, bör också reformeras. Lätta lastbilar, som är certifierade för rena och höginblandade biodrivmedel, så som HVO100, ska inte ha samma utsläppskrav som lätta personbilar. Transportföretagen har gärna en fortsatt och fördjupad dialog om förslagen med departementet.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom