

Lagrådsremiss

Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 6 november 2025

Elisabeth Svantesson

Ingrid Björnsson
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att den tillfälliga skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska gälla permanent. Förslaget syftar bl.a. till att fortsatt underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och att gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra, mindre hållbara, alternativ.

I lagrådsremissen föreslås även en utvidgad avdragsrätt för utgifter för drivmedel för tjänsteresor med förmånsbil i vissa fall. Förslaget innebär att skattskyldiga som har en laddhybrid som förmånsbil har rätt till avdrag för utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor, även om bilen laddats med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen. Förslaget syftar till att förenkla regelverket och främja att personer som har en laddhybrid som förmånsbil utnyttjar eldriften så mycket som möjligt vid tjänsteresor.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026. De nya reglerna om utvidgad avdragsrätt föreslås tillämpas första gången på utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor efter ikraftträdandet.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	5
3	Ärendet och dess beredning	6
4	Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen	6
4.1	Bakgrund och gällande rätt	6
4.2	Skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska gälla tills vidare	7
5	Avdrag för drivmedelsutgifter för tjänsteresor	12
5.1	Bakgrund och gällande rätt	12
5.2	Skatteverkets promemoria	12
5.3	Utvidgad rätt till avdrag för utgifter för drivmedel för tjänsteresor med förmånsbil	13
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	16
7	Konsekvensanalys	17
7.1	Offentligfinansiella effekter	18
7.2	Effekter för individer	19
7.2.1	Permanent skattefrihet för förmån av laddel	19
7.2.2	Utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter	20
7.3	Effekter för företag och andra arbetsgivare	21
7.3.1	Permanent skattefrihet för förmån av laddel	21
7.3.2	Utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter	22
7.4	Effekter för miljön	23
7.5	Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna	24
7.6	Övriga effekter och bedömningar	24
8	Författningskommentar	25
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter	27
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	28
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	30

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
2. lag om ändring i lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap.

5 §²

Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med 2 kronor och 50 öre för varje kilometer.

Om en skattskyldig använder sin förmånsbil för tjänsteresor och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för elektricitet till elbil dras av med 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 1 krona och 20 öre för varje kilometer.

Om den skattskyldige har en laddhybrid som förmånsbil gäller avdragsrätten i andra stycket även i de fall han eller hon laddar förmånsbilen med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen.

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

2. Lagen tillämpas första gången på utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor efter ikraftträdandet.

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2022:1806.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) ska utgå.

3 Ärendet och dess beredning

I budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.4) aviserade regeringen att den skulle återkomma till riksdagen med förslag om att permanenta skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen samt att utvidga rätten till avdrag för utgifter för drivmedel förenade med tjänsteresor.

Inom Finansdepartementet har promemorian Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter utarbetats. En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1* och promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2025/01064).

4 Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

4.1 Bakgrund och gällande rätt

Löner, arvoden, kostnadsersättningar, pensioner, förmåner och alla andra inkomster som erhålls på grund av tjänst ska som huvudregel tas upp som intäkt i inkomstlaget tjänst (11 kap. 1 § inkomstskattelagen [1999:1229], förkortad IL). Förmåner ska enligt huvudregeln värderas till marknadsvärdet (61 kap. 2 § IL). Det gäller som utgångspunkt även förmån av laddel på arbetsplatsen. Om fordonet som laddas är en förmånsbil ska förmånsvärdet för laddelen i stället beräknas till marknadsvärdet multiplicerat med 1,2 (61 kap. 10 § IL). Vid beräkning av underlag för arbetsgivaravgifter ska förmånen värderas till marknadsvärdet (2 kap. 10 och 10 a §§ socialavgiftslagen [2000:980]).

Att beräkna ett marknadsvärde för laddning av eldrivna fordon kan vara komplicerat. Arbetsgivaren ska räkna fram ett förmånsvärde för laddningen per månad utifrån antal körda mil privat, antal körda mil totalt, marknadsvärdet för elen per kilowattimme och antal kilowattimmar. Arbetsgivaren kan ha installerat laddstationer eller tillhandahålla laddkort till arbetstagarna som gör det möjligt att följa upp i vilken omfattning som personalens elfordon laddas på arbetsplatsen. Om arbetsgivaren saknar tekniska lösningar som kan hjälpa till med att spåra mängden el som används för laddning krävs dock manuella system och rutiner för att beräkna det skatte- och avgiftspliktiga förmånsvärdet. Det kan även i vissa fall vara ett problem att fastställa vad som kan anses motsvara ett marknadsmässigt värde på elen.

Som en del i den gröna omställningen infördes den 1 juli 2023 en tillfällig skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon (11 kap. 12 b § IL). Under förutsättning att laddningen sker vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen kan laddning av personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel ske utan att den anställda förmånsbeskattas för elförbrukningen. Skattefriheten gäller dock inte om arbetsplatsen är belägen i den skattskyldiges bostad. De tillfälliga bestämmelserna upphör att gälla den 30 juni 2026.

4.2 Skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska gälla tills vidare

Regeringens förslag

Skattefriheten för förmån av elektricitet för laddning av personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped eller cykel vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen ska gälla tills vidare.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

En majoritet av remissinstanserna som har svarat tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det, däribland *Arbetsgivarverket*, *Drivkraft Sverige*, *Ekonomistyrningsverket*, *Elbil Sverige*, *Energiföretagen*, *Företagarna*, *Konkurrensverket*, *Mobility Sweden*, *Naturvårdsverket*, *Näringslivets Skattedelegation (NSD)* till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, *Region Jämtland Härjedalen*, *Region Stockholm*, *Riksförbundet M Sverige*, *Skatteverket*, *Srf konsulternas förbund*, *Statens Energimyndighet (Energimyndigheten)*, *Tjänstemännens centralorganisation (TCO)*, *Trafikverket*, *Transportföretagen* och *Trosa kommun*. *2030-sekreteriatet*, *Enköpings kommun*, *Gröna Mobilister*, *Lilla Edets kommun*, *Trafikanalys*, *Vellinge kommun* och *Örnsköldsviks kommun* ställer sig positiva till förslaget.

Flera remissinstanser, däribland *Energimyndigheten*, *Gröna mobilister*, *Lilla Edets kommun* och *TCO*, konstaterar att förslaget gynnar arbetstagare som pendlar med bil och efterlyser ekonomiska förmåner som stimulerar arbetsrelaterade transporter med kollektivtrafik och aktiva resesätt som t.ex. cykel och gång. *Naturvårdsverket* bedömer, i likhet med *2030-sekretariatet* och *Naturskyddsföreningen*, att förslaget riskerar att öka det totala bilresandet, vilket kan påverka miljön negativt jämfört med andra transportlösningar.

Drivkraft Sverige och *2030-sekretariatet* anser att förslaget även borde möjliggöra utläggsersättning vid hemmaladdning för att åstadkomma kostnadsneutralitet mellan laddning hemma och på arbetsplats.

Transportföretagen anser att skattefriheten även bör omfatta enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag. Företagarna anser att det uppstår gränsdragnings- och konkurrensneutralitetsproblem om personer som arbetar i egna aktiebolag med bostaden som arbetsplats inte omfattas av skattefriheten.

NSD anser att förslagets mervärdesskatteeffekter bör ses över. Enligt NSD skulle oönskade mervärdesskatteeffekter kunna uppstå då vissa förmåner som tillhandahålls från en arbetsgivare till en anställd mot ersättning anses vara ekonomisk aktivitet i mervärdesskattehänseende.

För att säkerställa ett effektivt utnyttjande av elsystemet vid en stor-skalig utbyggnad av laddinfrastruktur, anser Energiföretagen att krav bör ställas på att laddutrustningen är styrbar så att laddningen kan anpassas efter hur ansträngt elsystemet är.

Flera remissinstanser, däribland 2030-sekretariatet, Elbil Sverige Energiföretagen, Naturskyddsföreningen och Vellinge kommun, efterfrågar olika ytterligare åtgärder för att bl.a. driva elektrifieringen av transportsektorn framåt samt gynna energiomställningen och energi-effektivisering.

Konjunkturinstitutet, *Naturskyddsföreningen*, *Skattebetalarnas Förening* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* avstyrker förslaget. Konjunkturinstitutet anser att förslaget sannolikt inte bidrar till att uppfylla sitt primära syfte, att minska de fossila utsläppen i transportsektorn, på ett kostnadseffektivt sätt. Även VTI ställer sig frågande till om syftet verkligen uppnås och om skatteförmånen bör finnas kvar även år 2045 då nästan hela personbilsflottan ska vara elektrifierad. VTI och Trafikverket anser att ett bättre alternativ skulle vara att förlänga den tillfälliga skattefriheten.

Konjunkturinstitutet och Skattebetalarnas Förening anser att det inte framgår att det finns tydliga skäl för att förmånsbeskattningen av laddel ska avvika från den generella principen om beskattning av förmåner. VTI anser att förslaget inte bör genomföras eftersom åtgärden löper en stor risk att bli ett klimatpolitiskt slag i luften och främst gynna de som redan har en laddbar bil. Skattebetalarnas Förening anser att snedvridningen mellan olika transportslag för arbetsresor blir väldigt stor och är kritiska till detta. Naturskyddsföreningen anför att staten inte bör subventionera drivmedel eftersom grunden i omställningen i stället bör vara effektiv användning av energi.

Regelrådet anser att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar, men saknar redogörelser kring förslagets effekter för företagens intäkter och förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Trafikverket saknar en analys av hur stor den minskade administrativa bördan för företag är och om den står i proportion till de minskade skatteintäkterna till följd av skattefriheten. VTI efterfrågar en fördelningspolitisk konsekvensanalys. Även 2030-sekretariatet, Energimyndigheten och Trafikanalys lämnar synpunkter på konsekvensanalysen.

Flera remissinstanser, bl.a. Energimyndigheten, Trafikverket och 2030-sekretariatet, anser att skattefriheten bör utvärderas efter ett antal år. Bl.a. efterfrågas en analys av effekterna av förslaget, hur skattefriheten samverkar med andra styrmedel, hur en förändrad fordonsflotta och fortsatt utbyggd laddinfrastruktur påverkar behovet av skattefriheten samt

eventuella oönskade sidoeffekter som kan komma med utvecklingen av smarta elnät och batteritjänster.

Skälen för regeringens förslag

Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

Vid inkomstbeskattningen ska förmåner som erhålls på grund av tjänst som huvudregel tas upp som intäkt i inkomstslaget tjänst (11 kap. 1 § IL). En anställd som får ladda sin egen bil eller förmånsbil på arbetsplatsen utan att betala marknadsmässig ersättning ska enligt denna huvudregel förmånsbeskattas för detta. Under perioden den 1 juli 2023–30 juni 2026 gäller dock särskilda regler för förmån av laddel på arbetsplatsen. Förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandhålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen är under denna period skattefri. Syftet med skattefriheten är att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta, men åtgärden bedömdes vid införandet också kunna minska den administrativa bördan för både arbetsgivare och anställda som redovisningen av denna förmån är förenad med (prop. 2022/23:84 s. 9).

När den tillfälliga skattefriheten upphör att gälla den 1 juli 2026 kommer också den stimulans som åtgärden är avsedd att vara för omställningen till en fossilfri fordonsflotta att upphöra. Regeringen anser dock, i likhet med bl.a. *Ekonomistyrningsverket*, att det är angeläget att fortsatt underlätta denna omställning och gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra, mindre hållbara, alternativ.

I promemorian lämnas ett antal alternativ till hur detta kan åstadkommas. Regeringen instämmer i promemorians bedömning att det mest ändamålsenliga alternativet är att göra den nu tillfälliga skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen permanent. Reglerna har varit i bruk sedan juli 2023, vilket innebär att både arbetsgivare och de anställda har hunnit anpassa sig till reglerna. Flera remissinstanser, bl.a. *Energi-företagen*, *Mobility Sweden*, *Naturvårdsverket*, *TCO* och *Trafikverket*, framhåller att skattefriheten skapar positiva incitament för att välja laddbara fordon och stärker arbetsgivares incitament att installera laddningspunkter vid arbetsplatsen.

Regeringen gör, till skillnad mot *VTI* och *Trafikverket*, bedömningen att den tillfälliga skattefriheten bör gälla tills vidare och inte förlängas en ytterligare tidsperiod. En majoritet av remissinstanserna ställer sig också bakom detta och ett flertal remissinstanser förespråkade det redan vid beredningen av förslaget om en tillfällig skattefrihet (prop. 2022/23:84 s. 12). Som framgår av avsnitt 7.6 är regeringen positiv till att förändrade regler och reformer följs upp en tid efter att de har trätt i kraft.

Ett undantag från förmånsbeskattning av laddel gynnar arbetsresor med laddbara fordon. *Energimyndigheten* framhåller, i likhet med *2030-sekretariatet*, *Naturskyddsföreningen*, *Naturvårdsverket* och *Skattebetalarnas Förening*, att förslaget gynnar bilåkande och att andra former av arbetspendling inte omfattas av motsvarande subvention. Med hänsyn till att förslaget medverkar till den gröna omställningen anser regeringen att övervägande skäl ändå talar för att den tillfälliga skattefriheten för just förmån av laddel bör göras permanent. Detta gäller

även med beaktande av att det, som *Konjunkturinstitutet* och Skattebetalarnas Förening påtalar, innebär ett undantag från principen om att förmåner ska vara skattepliktiga. Därtill kommer att den tillfälliga skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen, som flera remissinstanser lyfter fram, har inneburit att den administrativa bördan för både arbetsgivare och anställda som redovisning av denna förmån är förenad med i viss utsträckning har minskat. Denna effekt bedöms kvarstå även när skattefriheten görs permanent.

Vad bör skattefriheten omfatta?

Den tillfälliga skattefriheten omfattar förmån av laddel från en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen och gäller inte när laddningen sker i den skattskyldiges bostad. Att utvidga skattefriheten till att omfatta laddning i bostaden, som bl.a. 2030-sekretariatet har efterfrågat, skulle försvaga kopplingen mellan arbetsgivarens direkta ansvar för kostnader för laddningen och laddningspunkten på ett sätt som regeringen inte anser är lämpligt. Att skattebefria laddning i bostaden kan också försvåra arbetsgivarens kontroll över tillhandahållna förmåner.

Personer med arbetsplats i bostaden gör i normalfallet inte arbetsresor, dvs. resor mellan arbetsplats och bostad. Att låta förmån av laddel vid laddning på arbetsplats i bostaden vara skattefri skulle därför inte underlätta arbetsresor med eldrivna fordon, vilket är det ursprungliga syftet med skattefriheten. Även personer med arbetsplats i bostaden kommer dock att omfattas av reglerna om skattefri förmån av laddel när de arbetar vid en annan arbetsplats, som inte är belägen i bostaden, givet att övriga förutsättningar för skattefri förmån av laddel är uppfyllda. Vidare är laddel på arbetsplatsen för resor i tjänsten inte föremål för förmånsbeskattning. Till skillnad från *Företagarna* anser regeringen därför inte att förslaget medför gränsdragnings- och konkurrensneutralitetsproblem för personer som arbetar i egna aktiebolag med bostaden som arbetsplats.

Energiföretagen påpekar att förslaget främjar laddning under dagtid och att krav bör ställas på att laddutrustningen är styrbar, så att laddningen kan anpassas efter hur ansträngt elsystemet är. Att kräva att en laddningspunkt ska vara utrustad med vissa bestämda funktioner för att förmånen ska vara skattefri skulle dock vara administrativt betungande och kunna motverka syftet med förslaget.

Sammanfattningsvis anser regeringen att skattefriheten för förmån av elektricitet för laddning av personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped eller cykel vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen bör fortsätta att gälla tills vidare.

Några remissinstanser, däribland Konjunkturinstitutet, *Regelrådet*, Trafikverket och VTI, har framfört synpunkter på förslagets effekter. Dessa synpunkter behandlas i konsekvensanalysen i avsnitt 7.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Regelrådet saknar en redogörelse av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Regeringens bedömning är att förslaget är förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Frågor som faller utanför lagstiftningsärendet

Ett antal remissinstanser, däribland *Gröna Mobilister* och *Lilla Edets kommun*, efterfrågar ekonomiska förmåner som stimulerar arbetsrelaterade resor med exempelvis kollektivtrafik och aktiva resesätt som cykel. Det remitterade förslaget avser att underlätta arbetsresor med eldrivna fordon. Ytterligare stimulanser ligger utanför lagstiftningsärendet och behandlas inte vidare här.

Även frågan om möjlighet till skattefri laddning för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag, som *Transportföretagen* efterfrågar, ligger utanför lagstiftningsärendet eftersom det remitterade förslaget avser undantag från beskattning i inkomstslaget tjänst.

NSD anser att det bör ses över så att oönskade mervärdesskatteeffekter inte uppstår av förslaget då vissa förmåner som tillhandahålls från en arbetsgivare till en anställd mot ersättning anses vara ekonomisk aktivitet i mervärdesskattehänseende, vilket skulle kunna leda till att laddning av en anställds egen personbil kan komma att mervärdesbeskattas. Förmåner som arbetsgivare tillhandahåller anställda mot ersättning kan vara mervärdesskattepliktiga. Som konstaterades när den tillfälliga skattefriheten infördes (prop. 2022/23:84 s. 17) kan det av mervärdesskatteskal behöva avgöras om laddningen sker för privat bruk eller inte. En närmare tolkning av mervärdesskattelagstiftningen i detta avseende ligger dock utanför ramen för detta lagstiftningsprojekt.

Flera remissinstanser, bl.a. 2030-sekretariatet, *Elbil Sverige*, *Energiföretagen*, *Naturskyddsföreningen* och *Vellinge kommun*, efterfrågar även olika ytterligare åtgärder för att bl.a. driva elektrifieringen av transportsektorn framåt samt gynna energiomställningen och energi-effektivisering. Även dessa frågor faller utanför det aktuella lagstiftningsärendet.

Lagförslag

Förslaget innebär att lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) utgår.

5 Avdrag för drivmedelsutgifter för tjänsteresor

5.1 Bakgrund och gällande rätt

Utgångspunkten vid inkomstbeskattningen är att utgifter för att förvärva och bibehålla inkomster ska dras av som kostnad (12 kap. 1 § IL). En sådan kostnad är utgifter för drivmedel vid användning av förmånsbil i tjänsten. Den som använder sin förmånsbil för tjänsteresor får göra avdrag med ett schablonbelopp om 95 öre per kilometer för utgifter för elektricitet och om 1 krona och 20 öre per kilometer för annat drivmedel. För rätt till avdrag krävs dock att arbetstagaren har betalat samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna (12 kap. 5 § andra stycket IL).

I stället för avdrag kan arbetsgivaren ersätta den skattskyldige genom skattefri drivmedelsersättning motsvarande de angivna schablonbeloppen per kilometer, dvs. samma belopp som är avdragsgilla för den skattskyldige (jfr. 10 kap. 3 § andra stycket 9 skatteförfarandelagen [2011:1244]). Arbetsgivarens möjlighet att betala ut kostnadsersättning utan skatteavdrag anknyter till arbetstagarens avdragsrätt. Om en ersättning har betalats ut för utgifter som arbetsgivaren inte är skyldig att göra skatteavdrag för, är det tillräckligt att denne i arbetsgivardeklaration eller i förekommande fall på kontrolluppgift anger att sådan ersättning betalats ut till betalningsmottagaren (15 kap. 10 § och 26 kap. 19 c § skatteförfarandelagen). Sådana kostnadsersättningar behöver då inte redovisas av den anställda i inkomstdeklarationen. I stället görs en tyst kvittning som innebär att den anställda inte heller i inkomstdeklarationen får yrka avdrag för motsvarande kostnader.

5.2 Skatteverkets promemoria

Skatteverket inkom den 15 mars 2021 till Finansdepartementet med en hemställan om förslag till ändringar i inkomstskattelagen. Till hemställan bifogades promemorian Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån (Fi2021/01228). I promemorian beskriver Skatteverket bl.a. att det är naturligt, och ibland i praktiken nödvändigt, för en arbetstagare som har en laddbar förmånsbil att ladda bilen på arbetsplatsen. Om det innebär att arbetsgivaren bekostar drivmedlet för tjänstekörningen leder det till skatte- och avgiftsmässiga konsekvenser för arbetsgivaren och arbetstagaren. Arbetstagaren har i sådana fall inte bekostat allt drivmedel för tjänstekörningen och saknar avdragsrätt enligt 12 kap. 5 § andra stycket IL. Effekten blir att arbetsgivaren enbart kan betala ut ersättning för tjänstekörning i form av skatte- och avgiftspliktig lön. Skatteverket bedömer att bestämmelserna om avdrag för drivmedel för tjänsteresor bör förenklas och att arbetstagare som har laddat el på arbetsplatsen ska ha motsvarande avdragsrätt som den som har bekostat allt drivmedel för tjänsteresorna.

5.3 Utvidgad rätt till avdrag för utgifter för drivmedel för tjänsteresor med förmånsbil

Regeringens förslag

Den som har en laddhybrid som förmånsbil och laddar den med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen ska ha motsvarande avdragsrätt för drivmedel för tjänsteresor som den som har bekostat allt drivmedel själv.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

En majoritet av remissinstanserna som har svarat tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det, däribland *Arbetsgivarverket*, *Drivkraft Sverige*, *Elbil Sverige*, *Ekonomistyrningsverket*, *Energiföretagen*, *Företagarna*, *Konkurrensverket*, *Mobility Sweden*, *Naturskyddsföreningen*, *Naturvårdsverket*, *Näringslivets Skattedelegation (NSD)* till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, *Region Stockholm*, *Skatteverket*, *Småföretagarnas Riksförbund*, *Statens Energimyndighet*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, *Stockholms kommun*, *Trafikverket* och *Transportföretagen*.

2030-sekretariatet, *Enköpings kommun* och *Trafikanalys* ställer sig positiva till förslaget.

Srf konsulternas förbund och *Företagarförbundet Fria Företagare* anser att den utvidgade rätten till avdrag för utgifter för drivmedel för tjänsteresor med förmånsbil även bör omfatta rena elbilar. *Konjunkturinstitutet* konstaterar att incitamenten att välja laddhybrider stärks relativt elbilar och anser att det kan finnas skäl att överväga alternativa utformningar av förslaget eftersom förslaget kan snedvrider incitamenten vid valet av förmånsbil, vilket kan ge upphov till samhällsekonomiska kostnader.

Srf konsulternas förbund för även fram att det finns arbetsgivare som subventionerar elen vid laddning vid arbetsplatsen och att det vanliga är att den anställda lämnar ersättning till arbetsgivaren genom avdrag på lönen och föreslår därför att den föreslagna bestämmelsen omformuleras.

Några remissinstanser, bl.a. *Drivkraft Sverige* och *Elbil Sverige*, anser att lagen ska ändras så att den möjliggör för skattefri ersättning eller ger rätt till avdrag vid hemmaladdning vid tjänstekörning. *Elbil Sverige* anser även att avdragsrätten för fossila bränslen bör minska om Sverige ska nå 2040-målet.

Regelrådet anser att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar, men saknar redogörelser kring förslagens effekter för företagets intäkter och förslagens överensstämmelse med EU-rätten.

Skälen för regeringens förslag

Som framgår av avsnitt 5.1 får en arbetstagare som använder sin förmånsbil för tjänsteresor och som själv betalar samtliga drivmedelsutgifter som är förenade med resorna göra avdrag för utgifterna vid inkomstbeskattning enligt ett schablonbelopp eller få skattefri drivmedelsersättning motsvarande dessa belopp från arbetsgivaren. Det förekommer att arbetsgivare tillhandahåller sina anställda en möjlighet att ladda fordon med elektricitet i anslutning till arbetsplatsen, helt eller delvis på arbetsgivarens bekostnad. Skatteverket har i sin promemoria uppmärksammat det problem som kan uppstå för en arbetstagare med en laddbar förmånsbil om han eller hon laddar bilen på arbetsplatsen inför en tjänsteresa och arbetsgivaren därmed bekostar en del av utgifterna för drivmedlet för tjänstekörningen. Dagens regler innebär nämligen att arbetstagaren i sådana fall helt förlorar rätten till avdrag för utgifter för drivmedel förenade med tjänsteresorna och att arbetsgivaren inte heller har möjlighet att betala ut skatte- och avgiftsfri drivmedelsersättning till arbetstagaren. Skatteverket föreslår därför, bl.a. av förenklingsskäl, att en arbetstagare som laddat sin förmånsbil med elektricitet på arbetsplatsen ska ha motsvarande avdragsrätt för utgifter för drivmedel förenade med tjänsteresor som den som själv har bekostat allt drivmedel för resorna (avsnitt 5.2).

Rätten till avdrag för utgifter för drivmedel vid tjänsteresor med förmånsbil är redan i dag förenklad och motsvarar inte de faktiska utgifterna som en arbetstagare har haft för drivmedel eftersom avdraget medges med ett schabloniserat belopp. Det krävs dock att arbetstagaren har betalat samtliga utgifter för drivmedlet för att schablonavdraget ska medges eller för att han eller hon ska kunna få skattefri drivmedelsersättning av arbetsgivaren.

Om rätten till avdrag utvidgas så att den även omfattar situationer då en arbetstagare laddat förmånsbilen med elektricitet som tillhandahållits av arbetsgivaren skulle detta i och för sig innebära en ytterligare förenkling av regelverket. Samtidigt skulle det innebära att arbetstagaren skulle ha möjlighet att i stort sett genomföra all laddning av förmånsbilen på arbetsplatsen kostnadsfritt och ändå få göra avdrag för drivmedelsutgifter för genomförda tjänsteresor eller få skattefri drivmedelsersättning från arbetsgivaren. Detta behöver beaktas vid överväganden om och hur en utvidgad avdragsrätt för drivmedelsutgifter för tjänsteresor bör utformas.

I dag finns det två olika typer av bilar som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla. Elbilar drivs helt med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla, medan laddhybrider drivs delvis med elektricitet som tillförs på ett sådant sätt och delvis med diesel eller bensin. Enligt Skatteverkets förslag bör den utvidgade avdragsrätten omfatta samtliga laddbara förmånsbilar. Även *Srf konsulternas förbund* och *Företagarförbundet Fria Företagare* anser att rena elbilar bör omfattas av förslaget. Som redovisas ovan i detta avsnitt är en utvidgning till både elbilar och laddhybrider förenad med viss problematik eftersom i princip all laddning av förmånsbilen skulle kunna göras kostnadsfritt på arbetsplatsen samtidigt som arbetstagaren skulle ha rätt till avdrag för drivmedelsutgifter för genomförda tjänsteresor eller få skattefri drivmedelsersättning från arbetsgivaren. Problematiken torde dock i första

hand uppstå i de fall då en arbetstagare har en elbil som förmånsbil. Eftersom elbilar drivs enbart med elektricitet har en arbetstagare med en sådan förmånsbil inga andra drivmedelsutgifter för förmånsbilen än utgifter för just laddning av elektricitet. Bilarna har också förhållandevis stora batterier och lång räckvidd. Det finns en risk att arbetstagarens laddning av elektricitet som en arbetsgivare tillhandahåller kostnadsfritt i anslutning till arbetsplatsen utgör en avsevärd del av den totala drivmedelskostnaden för tjänsteresor med förmånsbilen om bilen är en elbil. Denna risk bedöms inte vara obetydlig. Mot den bakgrunden bedömer regeringen att det inte är lämpligt att en arbetstagare med en elbil som förmånsbil med bibehållen avdragsrätt ska kunna ladda bilen på arbetsplatsen på arbetsgivarens bekostnad, även om detta skulle innebära en förenkling av regelverket.

Laddhybrider drivs endast delvis med elektricitet som tillförs genom en yttre energikälla och har därför mindre batterier och väsentligt kortare räckvidd på el än elbilar. Om arbetstagaren startar en tjänsteresa från arbetsplatsen med en laddhybrid som har ett fulladdat batteri kommer han eller hon i många fall även att behöva köra en del av tjänsteresan på bensin eller diesel. Situationen att arbetstagarens hela elbehov för tjänsteresor uppfylls genom kostnadsfri laddning av elektricitet som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen bedöms inte kunna uppstå i samma omfattning för de arbetstagare som har en förmånsbil i form av en laddhybrid som för de som har en elbil. Värdet av laddningen på arbetsplatsen bör i de flesta fall utgöra endast en mindre del av den totala kostnaden för tjänsteresor med förmånsbilen för en arbetstagare med laddhybrid. Det kan därför vara motiverat av förenklingsskäl att vid inkomstbeskattningen bortse från värdet av sådan laddning för tjänstekörning. En majoritet av remissinstanserna ställer sig också bakom detta. Möjligheten att ladda en laddhybrid med elektricitet som en arbetsgivare tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen med bibehållen avdragsrätt skulle därutöver göra det möjligt för arbetstagaren med en sådan förmånsbil att i större utsträckning utnyttja bilens eldrift vid tjänstekörning. Detta är positivt ur ett miljöperspektiv. Det kan noteras att de miljövinster som kan uppstå genom att arbetstagare inte avstår från att ladda sin förmånsbil på arbetsplatsen gör sig gällande enbart i de fall förmånsbilen är en laddhybrid eftersom det endast i dessa fall finns en valmöjlighet mellan drift med el respektive bensin eller diesel.

Mot denna bakgrund bedömer regeringen att det finns skäl att utvidga avdragsrätten för utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor på sådant sätt att avdrag ska kunna göras även om en arbetstagare med en laddhybrid som förmånsbil laddar bilen med elektricitet som en arbetsgivare tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen. *Srf konsulternas förbund* anser att den i promemorian föreslagna lagtexten bör omformuleras till att omfatta situationer då arbetstagaren lämnar viss ersättning för elektriciteten vid laddning vid arbetsplatsen till arbetsgivaren eftersom det förekommer att arbetsgivare subventionerar elektriciteten för tjänsteresor. Regeringen anser att det finns skäl att göra en lagteknisk justering i förhållande till promemorians lagförslag för att förtydliga att den utvidgade avdragsrätten i det nya tredje stycket i 12 kap. 5 § IL även gäller i det fall en arbetstagare delvis ersatt arbetsgivaren för elektriciteten.

Några remissinstanser, däribland *Konjunkturinstitutet* och *Regelrådet*, har framfört synpunkter på förslagens effekter. Dessa synpunkter behandlas i konsekvensanalysen i avsnitt 7.

Förslagens förenlighet med EU-rätten

Regelrådet saknar en redogörelse av förslagens överensstämmelse med EU-rätten. Regeringens bedömning är att förslaget är förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Frågor som faller utanför lagstiftningsärendet

Elbil Sverige anser att avdragsrätten för fossila bränslen bör minska. Eftersom det remitterade förslaget avser att möjliggöra för arbetstagare med en laddhybrid som förmånsbil att i större utsträckning utnyttja bilens eldrift vid tjänstekörning utan att missgynnas skattemässigt, ligger denna fråga utanför lagstiftningsärendet och behandlas inte vidare här.

Även frågan om möjlighet till skattefri ersättning eller avdrag vid hemmaladdning, som bl.a. *Drivkraft Sverige* och *Elbil Sverige* efterfrågar, ligger utanför lagstiftningsärendet eftersom det remitterade förslaget avser att åtgärda det problem som kan uppstå när en arbetstagare med en laddhybrid som förmånsbil laddar bilen på arbetsplatsen inför en tjänsteresa och därmed inte själv betalar samtliga drivmedelsutgifter som är förenade med resorna.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 12 kap. 5 § inkomstskattelagen.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag

Lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2026.

Den utvidgade avdragsrätten för drivmedelsutgifter för tjänsteresor med förmånsbil ska tillämpas första gången på utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor efter ikraftträdandet.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Merparten av remissinstanserna yttrar sig inte särskilt över förslaget. *Enköpings kommun* understryker vikten av att förslaget om permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen börjar gälla den 1 juli 2026, då den tillfälliga skattefriheten löper ut eftersom ett av syftena är att minska administrationen för både arbetsgivare och arbetstagare.

Skälen för regeringens förslag

Den tillfälliga skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen gäller under perioden den 1 juli 2023–30 juni 2026. Eftersom avsikten med förslaget är att skattefriheten inte ska upphöra utan göras permanent är det, som även *Enköpings kommun* för fram, angeläget att den föreslagna ändringen träder i kraft den 1 juli 2026.

Den utvidgade avdragsrätten för utgifter för drivmedel förenade med tjänsteresor med förmånsbil syftar till att förenkla reglerna och göra det möjligt för arbetstagare med en laddhybrid som förmånsbil att i större utsträckning utnyttja bilens eldrift vid tjänstekörning. Bestämmelsen bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2026 och tillämpas första gången på utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor efter ikraftträdandet.

7 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 4–5 i den omfattning som bedöms lämpligt. Effekterna som beskrivs i detta avsnitt avser effekter i förhållande till en situation då inga aktiva beslut i frågan fattas. Utan aktiva beslut kommer de nu tillfälligt gällande reglerna att upphöra att gälla den 30 juni 2026 och återgå till de regler som gällde före den 1 juli 2023. Förslaget i avsnitt 4 innebär att den tillfälliga lagstiftningen om skattefrihet för laddel på arbetsplatsen görs permanent. Effekterna av förslaget är därför i hög grad likvärdiga effekterna vid införandet av den tillfälliga lagstiftningen (se prop. 2022/23:84).

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.

Som *Statens Energimyndighet (Energimyndigheten)* konstaterar innebär den statiska beräkningsmetodiken att den offentligfinansiella effekten på längre sikt, när antalet laddbara personbilar ökat i fordonsflottan, kan bli högre än vad som framgår av den redovisade offentligfinansiella effekten av förslaget.

7.1 Offentligfinansiella effekter

Förslaget att göra förmån av laddel på arbetsplatsen permanent skattefri (avsnitt 4) beräknas minska skatteintäkterna med 130 miljoner kronor under 2026 och med 260 miljoner kronor per år därefter. Antagandena som ligger till grund för beräkningen redogörs för närmare i detta avsnitt. Förslaget att utvidga rätten till avdrag för drivmedelskostnader vid körning i tjänsten (avsnitt 5) bedöms inte ha någon effekt på skatteintäkterna.

Enligt Trafikanalys görs uppskattningsvis 60 procent av arbetsresorna med bil (se PM 2020:6, Förvärvsarbetande och deras arbetsresor). Om 60 procent av de anställda reser med bil till arbetet motsvarar det ca 3 miljoner anställda 2024. Vid utgången av 2024 bestod drygt 13 procent av personbilsparken av laddbara bilar. Enligt Trafikanalys korttidsprognos för den svenska vägfordonsflottan kommer denna andel ha ökat till ca 18 procent 2026. Om denna andel gäller även för individer som använder bil för att resa till sitt arbete, skulle det innebära att ca 540 000 personer använder laddbar bil till jobbet. Alla som använder laddbar bil till jobbet antas dock inte ha möjlighet att ladda på arbetsplatsen. Hur många som har denna möjlighet är okänt. Här antas att 200 000 personer, dvs. ungefär en tredjedel av de som kör laddbar bil, har sådan möjlighet.

Under 2023 kördes elbilar och laddhybrider som ägdes av privatpersoner i genomsnitt 1 310 respektive 1 480 mil enligt statistik från Trafikanalys. Individer som använder bilen till och från sitt arbete kan dock i genomsnitt antas köra längre sträckor per år än bilinnehavare generellt. En elbil som körs 1 500 mil per år och förbrukar i genomsnitt 2,5 kilowattimmar (kWh) per mil förbrukar 3 750 kWh per år. Uppgifter om i vilken utsträckning elbilar laddas på arbetsplatsen för privat bruk saknas. Få elbilsinnehavare har arbetsplatsen som huvudsaklig laddplats. Ett rimligt antagande skulle därför kunna vara att i genomsnitt omkring en fjärdedel av den privata årsförbrukningen laddas vid arbetsplatsen, dvs. ca 940 kWh per år. Elförbrukningen per år för laddhybrider beror i hög grad på körbeteende, dvs. vilken andel av körningen som sker på el respektive bensin eller diesel. Laddhybrider har normalt en batterikapacitet på mellan 10 och 15 kWh. Om laddning på arbetsplatsen sker med i genomsnitt 5 kWh per dag under 200 arbetsdagar, blir den totala laddningen på arbetsplatsen 1 000 kWh, dvs. ungefär lika mycket som antagandet om laddning av elbilar på arbetsplatsen. Vid en elkostnad för arbetsgivaren på i genomsnitt 2 kronor per kWh, uppgår förmånsvärdet för laddning av 1 000 kWh till 2 000 kronor.³ Om 200 000 individer laddar i genomsnitt 1 000 kWh per år, uppgår det totala förmånsvärdet för laddel på arbetsplatser därmed till 400 miljoner kronor per år.

Att skattebefria en löneförmån innebär att underlaget för skatt på förvärvsinkomst och socialavgifter minskar. Att arbetsgivare behöver betala något mindre arbetsgivaravgifter innebär även en viss effekt på bolagsskatteintäkterna. De offentligfinansiella effekterna av förslaget

³ Den antagna kostnaden per kWh el kan anses något hög i förhållande det aktuella elpriset och tillkommande avgifter och skatter. I antagandet tas hänsyn till att förmån av laddel för innehavare av förmånsbil enligt ordinarie regelverk ska värderas till 120 procent av marknadsvärdet. En betydande del av de individer som laddar sin bil på arbetsplatsen kan antas vara innehavare av förmånsbil.

redovisas i tabellen nedan. Eftersom åtgärden föreslås träda i kraft vid halvårsskiftet 2026, är den offentligfinansiella effekten hälften så stor då som åren därefter. Ungefär hälften av de uteblivna skatteintäkterna utgörs av kommunala skatteintäkter. I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen att kommunsektorn genom höjda generella statsbidrag tillförs medel för att kompensera för effekten på de kommunala skatteintäkterna. Kommunsektorn som helhet blir därmed fullt kompenserad för minskade skatteintäkter på grund av förslaget. Skattefriheten enligt de nu gällande tillfälliga reglerna ger upphov till en s.k. skatteutgift, eftersom det rör sig om en avvikelse från principen att löneförmåner ska beskattas på samma sätt som kontantlön. Den redovisas tillsammans med andra skatteutgifter i regeringens skrivelse 2024/25:98 (Redovisning av skatteutgifter 2025) som skatteutgift A37, *Skattefrihet för laddel på arbetsplatsen*. Förslaget i denna lagrådsremiss innebär att skatteutgiften blir permanent.

Tabell 7.1 Offentligfinansiella effekter: permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2026	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Nettoeffekt 2028	Varaktig effekt
Effekt på skatt på förvärvsinkomst	-0,08	-0,08	-0,15	-0,15	-0,15
<i>varav kommunsektorns skatteintäkter</i>	-0,07	-0,07	-0,13	-0,13	-0,13
<i>varav statens skatteintäkter</i>	-0,01	-0,01	-0,02	-0,02	-0,02
Effekt på arbetsgivaravgifter	-0,06	-0,06	-0,13	-0,13	-0,13
Effekt på bolagskatteintäkter		0,01	0,02	0,02	0,02
Summa, offentlig-finansiell effekt	-0,14	-0,13	-0,26	-0,26	-0,26

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.

7.2 Effekter för individer

7.2.1 Permanent skattefrihet för förmån av laddel

Förslaget i avsnitt 4 i denna lagrådsremiss innebär att laddning av egen bil eller förmånsbil på arbetsplatsen kommer att vara fortsatt skattebefriat. Skattefriheten omfattar även laddning av lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel.

För en anställd med eget fordon som laddar 1 000 kWh per år på arbetsplatsen till ett genomsnittligt värde av 2 kronor per kWh, innebär förslaget 2 000 kronor mindre i beskattningsbar inkomst per år, jämfört med om förslaget inte genomförs. Vid 32 procent i marginalsatt ger det en skattelättnad på 640 kronor och vid 52 procent i marginalsatt en skattelättnad på 1 040 kronor per år. Vid mer omfattande laddning på arbetsplatsen, eller vid högre elkostnader, blir skattelättnaden större.

För en anställd som har förmånsbil är beskattningsunderlaget för förmån av drivmedel (inklusive el) 120 procent av drivmedlets marknadsvärde. Vid en elkostnad på exempelvis 2 kronor per kWh ska därmed varje laddad kWh värderas till 2,40 kronor, dvs. 2 400 kronor för 1 000 kWh laddad på ett år. Skattelättnaden till följd av förslaget för en förmånsbilsinnehavare blir i detta fall mellan ca 770 och 1 250 kronor per år beroende på marginalsatt. Den föreslagna skattefriheten är begränsad till att omfatta förmån för anställda. Därmed berörs inte enskilda näringsidkare eller fysiska personer som är delägare i handelsbolag av förslaget.

I beräkningarna antas att besparingen som uppstår i form av minskade arbetsgivaravgifter, ca 630 kronor då den beskattningsbara inkomsten minskar med 2 000 kronor, tillfaller arbetsgivaren. I det fall arbetsgivaren gör ett för denna kostnadsneutralt löneavdrag kan besparingen för den anställda därmed bli högre.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) efterfrågar en fördelningspolitisk analys av förslagets effekter. *Trafikanalys och 2030-sekretariatet* bedömer att de uteblivna skatteintäkterna kan uppstå på ett sätt som har negativ påverkan ur ett fördelningsperspektiv. Det är okänt i vilken utsträckning som olika grupper via sin arbetsgivare har tillgång till elbilsladdning vid sin arbetsplats vilket gör det svårt att veta både hur många och vilka som kommer att kunna nyttja skattefriheten. Då innehav av laddbara bilar, såväl i form av förmånsbil, privatleasing som eget ägande, är vanligare hos hushåll med högre inkomster är det dock rimligt att anta att skattefriheten för förmån av laddad åtminstone inledningsvis främst kommer att gynna individer med högre inkomster. Att skattefriheten ger en större skattelättnad vid högre marginalsatt bidrar ytterligare till detta.

7.2.2 Utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

Förslaget i avsnitt 5 gäller avdragsrätt för drivmedelskostnader vid tjänsteresor med förmånsbil som är laddhybrid. Förslaget innebär att den anställda, till skillnad från vid dagens regler, behåller sin rätt till avdrag för drivmedelskostnader även om bilen har laddats på arbetsplatsen och därmed inte betalat samtliga utgifter för drivmedlet. Det innebär likaså att arbetsgivaren kan betala ut skattefri drivmedelsersättning till den anställda trots att bilen har laddats på arbetsplatsen. Personer som använder egen bil i tjänsten påverkas inte av förslaget. Inte heller personer med förmånsbil som är elbil påverkas av förslaget, eftersom regelverket föreslås vara oförändrat för dessa.

7.3 Effekter för företag och andra arbetsgivare

7.3.1 Permanent skattefrihet för förmån av laddel

För den arbetsgivare som erbjuder sina anställda fri laddel innebär nuvarande skattefrihet något minskade kostnader för arbetsgivaravgifter och en minskad administrativ börda i förhållande till situationen innan den tillfälliga skattefriheten infördes. Förslaget att göra skattefriheten permanent innebär att dessa effekter för företag och andra arbetsgivare blir permanenta. Förslaget är generellt och omfattar därmed alla företag med anställda, oavsett bransch och företagsstorlek. Enskilda näringsidkare med anställda påverkas av förslaget på samma sätt som övriga arbetsgivare. Däremot omfattar skattefriheten inte uttag av laddel ur näringsverksamheten.

Hur mycket arbetsgivarens kostnader minskar med anledning av förslaget beror på hur mycket laddel som tillhandahålls och vad värdet på laddelen är. Om den tillfälliga skattefriheten upphör, ska fri laddel fr.o.m. den 1 juli 2026 redovisas som skattepliktig förmån. Förmånen ska värderas till sitt marknadsvärde, vilket normalt utgörs av arbetsgivarens faktiska kostnad för elen inklusive mervärdesskatt. Om en anställd nyttjar 1 000 kWh under ett år i form av laddel för eget bruk och arbetsgivarens genomsnittliga kostnad är 2 kronor per kWh inklusive mervärdesskatt, uppgår underlaget för arbetsgivaravgifter till 2 000 kronor per år. Detsamma gäller oavsett om den anställda laddar sin privata bil eller laddar sin förmånsbil för privat körning. Att en förmån av detta värde undantas från beskattning, innebär ca 630 kronor i minskade arbetsgivaravgifter (dvs. 31,42 procent av 2 000 kronor).

Att förmån av laddel inte behöver redovisas innebär att arbetsgivare inte behöver fastställa hur mycket laddel som tillhandahålls varje månad till respektive anställd och till vilket värde. Hur stor administrativ börda det vore, varierar sannolikt mellan olika arbetsgivare. Om endast en anställd nyttjar fri laddel på arbetsplatsen, om mängden förbrukad el är lätt att observera och om dessutom kostnaden på den förbrukade elen är lätt att uppskatta, vore den administrativa bördan vid en återgång till skatteplikt sannolikt liten. Detta gäller särskilt om all laddel som förbrukas avser privat körning (och inte kombination av privat körning och tjänsteresor). Den administrativa bördan av en återgång till skatteplikt kan däremot tänkas vara desto större om ett flertal anställda nyttjar laddel för såväl privat bruk som för tjänsteresor, eftersom arbetsgivaren inte enkelt kan mäta vilken mängd el som laddas av respektive anställd, och om arbetsgivarens elkostnad varierar kraftigt. Vad den samlade minskningen av den administrativa bördan till följd av förslaget innebär i form av minskade kostnader för arbetsgivare är svårt att närmare uppskatta. Det blir därmed också svårt att som *Trafikverket* föreslår ställa minskningen av den administrativa bördan i relation till de minskade skatteintäkterna.

Följande exempel ur prop. 2022/23:84 kan möjligen illustrera storleksordningen av kostnadsbesparingen för ett typföretag. Anta att ett företag tillhandahåller ett antal laddningspunkter som används av tio anställda. De anställda förväntas föra noteringar över sin laddning varje månad. Varje anställd lägger ner 30 minuters arbetstid per månad på att

föra dessa noteringar. Administrativ personal på företaget samlar in, sammanställer och registrerar de anställdas uppgifter och fastställer månadens elkostnad per kWh. Uppgiften tar en timme per månad i anspråk. Företagets anställda lägger därmed ner sex arbetstimmar per månad för redovisning av förmånen, dvs. 72 timmar per år. Eftersom både förmånstagare och administrativ personal antas ta arbetstid i anspråk, beräknas kostnaden av arbetstiden baserat på genomsnittlig månadslön i hela ekonomin (37 100 kronor enligt SCB:s lönestruktur-statistik för 2021). Enligt Tillväxtverket bör den genomsnittliga månadslönen multipliceras med schablonvärdet 1,84 som inkluderar semesterersättning, arbetsgivaravgifter och olika indirekta kostnader (Tillväxtverket, Ekonomiska effekter av nya regler – Så beräknar du företagets kostnader). Med en årsarbetstid om 2 080 timmar resulterar detta i en genomsnittlig kostnad om ca 28 400 kronor per år för typföretaget ($37\,100 \cdot 12 / 2\,080 \cdot 1,84$).

I samma proposition konstateras också att arbetsgivaren av mervärdesskatteskal även i fortsättningen kan behöva avgöra om laddningen sker för privat bruk eller inte. Företag saknar i normalfallet nämligen avdragsrätt för ingående mervärdesskatt vid anskaffning av varor eller tjänster som ska användas privat av personalen. I den delen återstår i så fall en administrativ börda för arbetsgivaren som inte elimineras till följd av förslagen i denna lagrådsremiss.

7.3.2 Utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

Enligt nuvarande regler får arbetsgivare betala ut skattefri kostnadsersättning för drivmedel om den anställda har använt egen bil eller förmånsbil för resor i tjänsten. En förutsättning för att skattefri ersättning ska få betalas ut vid användning av förmånsbil är att den anställda har betalat *samtliga* utgifter för drivmedel inklusive laddel (se avsnitt 5.1). Nuvarande regler innebär alltså att möjligheten för arbetsgivaren att betala ut skattefri drivmedelsersättning upphör om den anställda laddar sin förmånsbil på arbetsplatsen på arbetsgivarens bekostnad. Om arbetsgivaren vill betala ut drivmedelsersättning i en sådan situation, ska ersättningen redovisas som skattepliktig. Detta gäller även om elen som har laddats på arbetsplatsen utan betalning endast motsvarar en liten del av det drivmedel som använts för resandet i tjänsten.

Den föreslagna regeländringen i avsnitt 5 ger arbetsgivaren möjlighet att betala ut skattefri drivmedelsersättning *även* om laddning har skett på arbetsplatsen, under förutsättning att det rör sig om laddning av laddhybrid. Den föreslagna regeländringen kan ses som en åtgärd för att stärka incitamenten till att laddhybrider körs på el snarare än fossilt drivmedel. Vid laddning av förmånsbil som utgörs av elbil föreslås reglerna vara oförändrade. Förslaget berör därmed endast de företag och andra arbetsgivare som har anställda med förmånsbilar som är laddhybrider. För dessa arbetsgivare innebär förslaget att reglerna blir något mer flexibla. För de arbetsgivare som i dag betalar ut skattepliktig ersättning, pga. att en anställd med laddhybrid som förmånsbil laddar på arbetsplatsen, innebär förslaget att ersättningen i stället kan betalas ut skattefritt (upp till gällande schablonbelopp). För de arbetsgivare som i dag betalar ut skattefri

drivmedelsersättning, och därför inte låter berörda anställda ladda sin förmånsbil som är laddhybrid fritt på arbetsplatsen, innebär förslaget att dessa anställda kan börja ladda sin laddhybrid fritt på arbetsplatsen. Förslaget innebär således i första hand inte någon förändring i administrativ börda för företagen men en viss grad av ökad flexibilitet i hanteringen av drivmedelsersättning och laddning vid arbetsplatsen.

7.4 Effekter för miljön

Konjunkturinstitutet anser att förslaget sannolikt inte bidrar till att uppfylla sitt primära syfte, att minska de fossila utsläppen i transportsektorn, på ett kostnadseffektivt sätt. Även *VTI* ställer sig frågande till om syftet uppnås.

Regeringen bedömer dock att förslaget att göra förmån av laddel vid arbetsplatsen permanent skattefri kan innebära att fler arbetsgivare väljer att installera laddningspunkter och erbjuda sina anställda fri laddel. Möjlighet att ladda sin bil på arbetsplatsen kan i sin tur vara avgörande för den som är beroende av bilen till och från jobbet och som ska skaffa en ny bil, i valet mellan att skaffa en konventionell bensin- eller dieselbil eller en laddbar bil. Detta kan vara särskilt avgörande om valet står mellan laddhybrid och konventionell bil, eftersom laddhybrider har kortare räckvidd vid eldrift än elbilar. För dem som redan har laddhybrid och är beroende av bilen för att ta sig till jobbet, kan åtgärden innebära att en större del av hemresorna sker med el. Detta talar samlat för 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.

Förslaget om utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter för den som fått ladda sin laddhybrid på arbetsplatsen med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahållit bedöms i viss utsträckning leda till ökad andel eldrift vid resor i tjänsten för de som har en laddhybrid som förmånsbil vilket kan leda till minskade koldioxidutsläpp. Att ge rätt till avdrag för drivmedelsutgifter för laddhybrider men inte för elbilar även i fall då laddning skett helt eller delvis kostnadsfritt på arbetsplatsen innebär att för den som har möjlighet att ladda vid arbetsplatsen och gör resor i tjänsten blir laddhybrider något mer attraktivt framför att i stället ha en elbil som förmånsbil, något som *Konjunkturinstitutet* påpekar kan snedvrider valet mellan laddhybrid och elbil som förmånsbil. Samtidigt innebär skattefriheten för laddning vid arbetsplatsen en potentiellt större privatekonomisk besparing för den med elbil än med laddhybrid då elbilens större batteri gör det möjligt att klara en större andel av sitt resande via laddning på arbetsplatsen. Sammantaget bedöms därmed de båda förslagen ha en begränsad betydelse för individers val mellan elbil och laddhybrid, som förmånsbil.

7.5 Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna

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. Eventuella tillkommande kostnader för myndigheten till följd av förslagen ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslagen i denna lagrådsremiss bedöms inte medföra någon ökning av antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna.

7.6 Övriga effekter och bedömningar

Förslagen i denna lagrådsremiss bedöms inte påverka antalet sysselsatta eller antalet arbetade timmar. Inte heller inkomstfördelningen eller den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män bedöms påverkas mer än obetydligt. Några effekter på företagens konkurrensvillkor bedöms inte uppstå till följd av förslagen. *Regelrådet* efterfrågar en analys av förslagens effekter på företagens intäkter. Några sådana effekter bedöms inte uppkomma.

Förordningen om konsekvensutredningar ställer krav på att konsekvensanalysen ska redogöra bl.a. för vilka åtgärder som har vidtagits för att förslagen inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms nödvändigt för att uppnå förslagens syften. Huvudförslaget i denna lagrådsremiss innebär att förmån av laddel på arbetsplatsen blir permanent skattefri och innebär ingen kostnad eller begränsning. Tvärtom innebär det en administrativ förenkling för såväl arbetsgivare som anställda. Även det andra förslaget i lagrådsremissen innebär en administrativ förenkling jämfört med oförändrade regler.

Enligt samma förordning ska konsekvensanalysen också innehålla en bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Det är angeläget att en eventuell regeländring i fråga om skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen träder i kraft den 1 juli 2026, eftersom det tillfälliga regelverket då upphör (se avsnitt 6). Det finns inget skäl att låta förslaget träda i kraft före den 1 juli 2026, eftersom den tillfälliga skattefriheten gäller till dess. Om en regeländring skulle träda i kraft senare än den 1 juli 2026, skulle det innebära att förmånen av laddel på arbetsplatsen återigen skulle bli skattepliktig den 1 juli 2026, men att det endast skulle gälla under en begränsad tid. Detta skulle riskera skapa stor administrativ börda, förvirring och risk för fel och bör således undvikas.

Förordningen om konsekvensutredningar kräver därutöver att konsekvensanalysen ska innehålla en beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslagen kan utvärderas. De konsekvenser eller effekter som i första hand är relevanta att utvärdera är om skattefriheten av laddel bidrar till att fler arbetsresor görs på el i stället för på fossila drivmedel, hur många som nyttjar skattefriheten och vilka skatteintäkter som uteblir till följd av skattefriheten. Därutöver kan man utvärdera i

vilken grad åtgärden skapar den administrativa förenkling som avses. Eftersom en tillfällig skattefrihet har varit i kraft sedan den 1 juli 2023, som i alla relevanta avseenden motsvarar den reglering som föreslås träda i kraft den 1 juli 2026, finns förutsättningar att göra en sådan utvärdering redan i nuläget eller när som helst i närtid. Beteendeeffekter hos företag och anställda kan förvisso skilja sig åt mellan situationer då tillfälliga och permanenta åtgärder genomförs. Dessa skillnader är förmodligen dock små i detta specifika fall. Hur många som nyttjar skattefriheten, och i vilken omfattning, bör förmodligen i första hand studeras genom enkät riktad till arbetsgivare, eftersom detta inte går att observera i data från Skatteverket eller andra register. I vilken grad åtgärden bidrar till att fler arbetsresor sker på el i stället för fossila drivmedel kommer inte direkt att gå att studera med hjälp av registerdata. Effekten är också svår att slå fast genom att studera generella förändringar i resebeteende vad gäller arbetsresor, eftersom beteendet påverkas av en rad olika faktorer. En speciellt utformad enkät bland arbetsresande skulle vara ett sätt att studera denna effekt. Frågan om vilken eller vilka mer specifika undersökningsmetoder som skulle krävas för att dra slutsatser om åtgärdens kausala effekt på arbetsresandet ligger utanför ramen för denna lagrådsremiss.

Flera remissinstanser, bl.a. *Energimyndigheten*, *Trafikverket* och *2030-sekreteriatet*, väcker frågor kring hur skattefriheten bör följas upp över tid när en allt större andel av fordonsflottan är laddbar och laddinfrastrukturen byggts ut ytterligare. Trafikverket anser att förslaget bör utvärderas efter ett antal år. *VTI* ställer frågan om det faktum att skattefriheten görs permanent innebär att skattefriheten ska finnas kvar även vid den tidpunkt då personbilsflottan i princip är helt elektrifierad och omställningen därmed är genomförd. Energimyndigheten påpekar att i synnerhet oönskade sidoeffekter kopplade till utvecklingen av s.k. ”vehicle to grid”-laddning där fordon kan överföra el från bilens batteri till elnätet, och därmed sälja tillbaka den skattebefriade elen till elnätet i sitt hem, bör analyseras i en kommande utvärdering. Regeringen ställer sig positiv till att förändrade regler och reformer följs upp en tid efter att de har trätt i kraft och välkomnar de olika aspekter som remissinstanserna lyfter. I en utvärdering av skattefriheten för laddel kan även sådana frågor ingå i analysen.

8 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

12 kap.

5 § Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med 2 kronor och 50 öre för varje kilometer.

Om en skattskyldig använder sin förmånsbil för tjänsteresor och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för elektricitet till elbil dras av med 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 1 krona och 20 öre för varje kilometer.

Om den skattskyldige har en laddhybrid som förmånsbil gäller avdragsrätten i andra stycket även i de fall han eller hon laddar förmånsbilen med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen.

I paragrafen regleras rätten till avdrag för utgifter för den som har använt egen bil eller förmånsbil för tjänsteresor.

Av *tredje stycket*, som är nytt, framgår att om den skattskyldige har en laddhybrid som förmånsbil har han eller hon rätt till avdrag för utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor, även i de fall bilen har laddats med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen. I en sådan situation har alltså den skattskyldige rätt till avdrag enligt andra stycket även om han eller hon inte har betalat samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresorna.

Med laddhybrid avses detsamma som i 61 kap. 8 a §, dvs. en bil som är utrustad med teknik för drift delvis med elektricitet som tillförs genom laddning från yttre energikälla.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Sammanfattning av promemorian Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

I promemorian föreslås att den tillfälliga skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska gälla permanent. Förslaget syftar bl.a. till att fortsatt underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och att gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra, mindre hållbara, alternativ. Förslaget innebär att de tillfälliga bestämmelserna i 11 kap. 12 b § inkomstskattelagen (1999:1229) ska gälla tills vidare och att lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) ska utgå.

I promemorian föreslås även en utvidgad avdragsrätt för utgifter för drivmedel för tjänsteresor med förmånsbil i vissa fall. Förslaget innebär att skattskyldiga som har en laddhybrid som förmånsbil har rätt till avdrag för utgifter för drivmedel som är förenat med tjänsteresor, även om bilen laddats på arbetsplatsen utan att den skattskyldige betalat för elektriciteten. Förslaget syftar till att förenkla regelverket och främja att personer som har en laddhybrid som förmånsbil utnyttjar eldriften så mycket som möjligt vid tjänsteresor.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026. De nya reglerna om utvidgad avdragsrätt föreslås tillämpas första gången på utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor efter ikraftträdandet.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2023:346) om
ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) ska utgå.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap.

5 §²

Utgifter för tjänsteresor med egen bil ska dras av med 2 kronor och 50 öre för varje kilometer.

Om en skattskyldig använder sin förmånsbil för tjänsteresor och betalar samtliga utgifter för drivmedel som är förenade med resorna, ska utgifter för elektricitet till elbil dras av med 95 öre för varje kilometer och utgifter för annat drivmedel med 1 krona och 20 öre för varje kilometer.

Om den skattskyldige har en laddhybrid som förmånsbil gäller andra stycket även om han eller hon utan att betala laddar förmånsbilen med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen.

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

2. Lagen tillämpas första gången på utgifter för drivmedel som är förenade med tjänsteresor efter ikraftträdandet.

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2022:1806.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Arbetsgivarverket, Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Elbil Sverige, Energiföretagen, Enköpings kommun, Företagarna, Gröna Mobilister, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Kramfors kommun, Lilla Edets kommun, Mobility Sweden, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Näringslivets Skattedelegation, Regelrådet, Region Jämtland Härjedalen, Region Stockholm, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Srf konsulternas förbund, Statens Energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Stockholms kommun, Svenskt Näringsliv, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Trafikanalys, Trafikverket, Vellinge kommun och Örnsköldsviks kommun.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Almega, Alvesta kommun, Borås Stad, Bräcke kommun, Eksjö kommun, Falkenbergs kommun, FAR, Gislaveds kommun, Grums kommun, Hallstahammars kommun, Hedemora kommun, Härjedalens kommun, IVL Svenska Miljöinstitutet, Kalmar kommun, Karlskrona kommun, Kiruna kommun, Klimatkommunerna, Landsorganisationen i Sverige (LO), Leksands kommun, Lerums kommun, Mellerud kommun, Motala kommun, Motorbranschens Riksförbund, Oxelösunds kommun, Region Halland, Region Södermanland, Region Västerbotten, Sala kommun, Svenska Cykelförbundet, Sveriges akademikers centralorganisation (Saco), Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Motorcyklister, Torsby kommun, Trosa kommun, Vansbro kommun, Vilhelmina kommun och Österåkers kommun.

Yttrande har även inkommit från 2030-sekretariatet, Företagarförbundet Fria Företagare, Skattebetalarnas Förening och Transportföretagen.