

## Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen Fi2022/03172

### Sammanfattning

I regeringens promemoria föreslås att tillgång till laddning för elfordon på arbetsplatsen inte ska förmånsbeskattas. Detta gäller för el- och laddhybridversioner av personbilar, lätta lastbilar, motorcyklar, mopeder och cyklar. Förslaget syftar till att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och förväntas minska den administrativa bördan för arbetsgivare och anställda som förmånsredovisningen i dag är förenad med. Skattefriheten föreslås träda i kraft den 1 juli 2023 och gälla till och med juni 2026.

Förslaget omfattar inte laddning vid publika stationer som den anställde själv betalar och sedan begär ersättning för från sin arbetsgivare, inte heller laddning vid bostaden.

Förslaget i dess helhet finns på <https://www.regeringen.se/4ad7ea/contentassets/db0b2c92eaba4dbda93b8a6999287742/tillfallig-skattefrihet-for-forman-av-laddel-pa-arbetsplatsen.pdf>

### Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se).

### 2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet tillstyrker regeringens förslag, inklusive tidsrymden och avgränsningen avseende vilka fordon som omfattas. Vi har dock följande förslag till förändringar och kompletteringar:

- 1) **Vissa grundkrav bör ställas på laddutrustningen.** Med det nuvarande förslaget, räcker det med "ett eluttag" för att laddmöjligheten ska undantas från förmånsbeskattning. Det är dock rimligt att kräva att laddutrustningen ska uppfylla samma krav som ställs för utbetalning av stöd för publik laddning; Laddningsstationen ska ha minst ett uttag för elfordon av typ 2 eller Combo 2. Laddningsstationen ska också vara förberedd för elmätning och debitering av elkostnad (<https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/att-soka-bidraget/>).
- 2) **Publik laddning bör kunna ingå.** Promemorian anger att befrielsen från förmånsbeskattning gäller "Under förutsättning att laddningen sker vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen." Många mindre arbetsplatser har dock inte egna parkeringsplatser, utan hyr dem av t.ex. ett

parkeringsbolag eller en hyresvärd. Också laddning av elfordon vid denna typ av parkeringsplats bör undantas från förmånsbeskattning, vilket tydligt bör framgå i lagstiftningen.

- 3) **Förslaget gynnar ensidigt resor med bil och bör kompletteras med stimulans för andra hållbara arbetsresor.** Genom att ensidigt förmånsskattebefria laddning av elfordon, missgynnas jämförelsevis till exempel att ta cykeln eller åka kollektivt till och från jobbet. Då gratis laddning med dagens elpriser kan vara en betydande förmån (full laddning av en större elbil en gång i veckan, totalt 400 kWh, motsvarar ungefär en löneökning på 2 000 kronor i månaden), är det viktigt att regeringen också förmånsskattebefriar gratis eller subventionerat kollektivtrafikkort och förmåns- eller tjänstecykel för anställda.
- 4) **Fortsatt beskattade löneförmåner bör beskattas i högre utsträckning.** Det är viktigt att regeringen inskräper att befrielsen från förmånsbeskattning inte gäller andra delar av att ta bilen till och från jobbet. Förmånen av fri parkering ska till exempel fortsatt beskattas, och den är till skillnad från förmånen av laddning relativt enkel att beräkna. Värdet som den enskilde ska förmånsbeskattas för är vad motsvarande parkering på gatumark i närheten av arbetsplatsen kostar, med ett tillägg om t.ex. säkerheten är högre på arbetsplatsen (t.ex. för att parkeringsplatsen är i slutet garage) samt om andra fördelar jämfört med gatuparkeringen finns (t.ex. att parkeringen på arbetsplatsen är uppvärmd). Skatteverket bör få i uppdrag att säkerställa att denna förmån beskattas, och arbetsgivare bör i sina kontrolluppgifter redovisa arbetstagare som erhåller denna förmån.
- 5) **Klimatvinsten är troligen begränsad, med behov av kompletterande åtgärder.** Promemorian anger helt korrekt "Att beräkna ett marknadsvärde för laddning av eldrivna fordon kan vara komplicerat", samt att "Skatteverket har erfarenhet att förmån av laddning inte alla gånger redovisas av arbetsgivare. Om skattefelet i detta sammanhang skulle visa sig vara stort, är förslagets faktiska effekt på skatteintäkterna mindre än den effekt som redovisas här." Vi bedömer att förmånen av fri laddning på arbetsplatsen endast i mycket liten utsträckning beskattas, och att borttagandet av förmånen därmed kommer att ha en mycket begränsad effekt för omställningen. Det är därför helt avgörande att andra, tillkommande åtgärder beslutas för att 2030-målet ska nås. Finansdepartementets promemoria anger att "Omställningen till en fossilfri fordonsflotta kan stimuleras med flera andra styrmedel, däribland koldioxid- och energiskatt på bensin och diesel, reduktionsplikten, den koldioxidbaserade fordonskatten och stödåtgärder för installation av laddningspunkter. Även nedsatta förmånsvärden för miljöanpassade förmånsbilar är ett medel för detta. Alla dessa styrmedel används redan, men kan justeras i styrka." Tyvärr konstaterar vi att regeringens politik i ett första skede i huvudsak justerar ner styrkan på dessa åtgärder, och vill inskräpa behovet av förstärkta styrmedel för omställningen.

## Slutord

Vi konstaterar här att regeringens förslag troligen får begränsad betydelse; de flesta som laddar bilen på jobbet skattar inte för denna förmån. Samtidigt betonar vi att andra bilrelaterade förmåner som är relativt lätta att beskatta, bör beskattas i större utsträckning, som fri parkering vid arbetsplatsen. Vi konstaterar också att förslaget utgör en ensidig stimulans för att ta bilen till och från jobbet, och betonar därför vikten av stimulans för annat hållbart resande.

Vi inskräper slutligen behovet av kompletterande åtgärder för att nå 2030-målet. Dessa finns till stora delar i vår rapport "[Gör Inte Om, Gör Rätt](#)", som har fokus på den innevarande mandatperioden, samt i våra remissvar från det senaste året, alla tillgängliga på vår webbplats.

För 2030-sekretariatet den 9 januari 2023

Mattias Goldmann