

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

## Yttrande över Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen (promemoria)

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till två ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229).

I sak anges förslaget bland annat innebära att en tillfällig skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon införs. 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. De tillfälliga bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2023 och tillämpas på förmåner som tillhandahålls efter ikraftträdandet. Bestämmelserna föreslås upphöra att gälla vid utgången av juni 2026.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att Enligt budgetpropositionen för 2023 ska regeringens satsningar inom klimat- och miljöpolitiken vara inriktade på att skapa förutsättningar för individer och företag i hela landet att göra de val som krävs för att ta klimat- och miljöarbetet framåt, mot klimatmålen. Det anges framför allt handla om den infrastruktur som måste finnas på plats för att elektrifiera transporterna och industrin. En snabbare elektrifiering av transportsektorn är viktig för att Sverige, på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt, ska nå etappmålet för transportsektorn till 2030 samt att utsläppen i sektorn ska kunna vara i princip noll senast 2045. Därtill kan en snabbare elektrifiering bidra till att nå Sveriges åtagande i ansvarsfördelningsförordningen (ESR), (prop. 2022/23:1 Förslag till statens budget, finansplan med mera utgör. 20 avsnitt 3.22.1). De senaste åren har försäljningen av laddbara fordon ökat markant och bidragit till en snabb elektrifiering, vilket även har minskat utsläppen under de senaste åren, (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20 avsnitt 2.1). För en person som kör elbil, laddhybrid, elmoped eller något annat eldrivet fordon till och från arbetet är laddning vid arbetsplatsen ibland nödvändig. Om personen inte betalar marknadsmässig ersättning till sin arbetsgivare när fordonet laddas så utgör elektriciteten ("laddelen") en skattepliktig förmån (11 kap. 1 § inkomstskattelagen [1999:1229], förkortad IL). Förmån av laddel ska enligt huvudregeln i 61 kap. 2 § IL värderas till marknadsvärdet. Om fordonet som laddas är en

förmånsbil ska förmånsvärdet för laddelen dock 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]). Det anges kunna vara komplicerat att beräkna ett marknadsvärde för laddning av eldrivna fordon. 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.

I konsekvensutredningen anges att syftet med förslaget att tillfälligt skattebefria förmån av laddel på arbetsplatsen enligt budgetpropositionen för 2023 är att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och gynna arbetsresor med laddbara bilar framför andra, mindre hållbara, alternativ (se prop. 2022/23:1 Förslag till statens budget, finansplan med mera avsnitt 12.5). Ett sekundärt syfte som framförs i samma proposition är att minska den administrativa bördan för både arbetsgivare och anställda vid redovisning av denna sorts förmån.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Det anges i konsekvensutredningen att omställningen till en fossilfri fordonsflotta kan stimuleras med flera andra styrmedel, däribland koldioxid- och energiskatt på bensin och diesel, reduktionsplikten, den koldioxidbaserade fordonsskatten 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. Förslaget innebär att en särreglering i skattelagstiftningen införs som ger upphov till en ny s.k. skatteutgift. Det skäl som kan åberopas för att införa en särreglering i just detta fall anges vara att både det primära och sekundära syftet på så sätt kan uppnås. Med andra ord, med endast utökad användning av några av de redan befintliga styrmedlen, skulle den administrativa förenklingen i förmånsbeskattningen inte uppnås. Om förslaget inte genomförs anges den tillfälliga stimulans effekt som förslaget bedöms innebära för omställningen till en fossilfri fordonsflotta utebli.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av alternativa lösningar som kortfattat men tydligt beskriver olika möjliga sätt som finns att uppnå det aktuella syftet. Det är värdefullt för transparensen i konsekvensutredningen att denna information finns. Det framgår också aspekter med det föreslagna styrmedlet som inte kan uppnås med alternativa lösningar som skulle innebära justeringar i något av de befintliga styrmedlen. Beskrivningen är tydlig. Det framgår också vad en effekt skulle bli om ingen reglering skulle komma till stånd, på ett tillräckligt tydligt sätt.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I konsekvensutredningen anges att förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

Regelrådet gör följande bedömning. Det skulle ha kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens ytterligare om bedömningen hade förklarats något men detta är inte obligatoriskt.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I promemorian anges att skattefriheten för förmån av laddel bör träda i kraft så snart som möjligt. Lagändringen föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2023. Som anges i avsnitt 4 ska skattefriheten vara tillfällig och gälla under tre år. Bestämmelsen ska därför upphöra att gälla vid utgången av juni 2026. Den upphävda bestämmelsen ska dock fortfarande tillämpas för förmån av laddel som har tillhandahållits under perioden 1 juli 2023–30 juni 2026.

I konsekvensutredningen anges att Skatteverket kan behöva ändra informationsmaterial till följd av förslaget. Dessa förändringar kommer att ingå i den anpassning som årligen görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning. Eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Något behov av särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte uppstå till följd av förslaget.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka överväganden som ligger bakom den föreslagna tidpunkten för ikraftträdande. Den bedömning av behovet av informationsinsatser som också finns är tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget är generellt och därmed omfattar alla företag med anställda, oavsett bransch och företagsstorlek.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen är tillräcklig utifrån förutsättningarna i ärendet.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

I konsekvensutredningen anges bland annat följande. Om bilinnehavet bland individer som gör arbetsresor med bil motsvarar sammansättningen av personbilsflottan som helhet, gör uppskattningsvis 90 000 personer arbetsresor med laddbara bilar på regelbunden basis. Det anges finnas skäl att anta att andelen laddbara bilar är något högre bland individer som genomför arbetsresor med bil. Det anges att med ett sådant antagande ger en grov uppskattning att ca 100 000 individer genomför arbetsresor med laddbara bilar. Detta antal anges kunna vara lågt räknat, samtidigt borde inte alla individer med laddbar bil ha möjlighet att ladda sin bil på arbetsplatsen vilket anges minska risken för att den offentligfinansiella

effekten underskattas. 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 anges saknas. Få elbilsinnehavare anges ha arbetsplatsen som huvudsaklig laddningsplats. 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 anges i hög grad bero på körbeteende, dvs. vilken andel av körningen som sker på el respektive bensin eller diesel. Laddhybrider anges normalt ha en batterikapacitet på omkring 10 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 kalkylen för laddning av elbilar på arbetsplatsen. Vid en elkostnad för arbetsgivaren på i genomsnitt 1,50 kronor per kWh, uppgår förmånsvärdet för laddning av 1 000 kWh till 1 500 kronor. Högre elkostnader ger upphov till högre förmånsvärden. Om 100 000 individer får laddel vid arbetsplatsen till ett genomsnittligt förmånsvärde på 1 500 kronor per år, anges det innebära ett underlag för skatt och sociala avgifter på totalt 150 miljoner kronor per år. Att undanta detta underlag från skatteplikt anges innebära ca 70 miljoner kronor i minskade intäkter från skatt på förvärvsinkomst och ytterligare ca 50 miljoner kronor i minskade arbetsgivaravgifter. Den offentligfinansiella bruttoeffekten av förslaget uppskattas därmed till ca -120 miljoner kronor per helår. När den indirekta effekten på bolagsskatteintäkterna läggs till i kalkylen, blir den offentligfinansiella nettoeffekten ca -110 miljoner kronor per år. Eftersom skattefriheten föreslås träda i kraft 1 juli 2023, blir effekten på de offentliga finanserna hälften så stor under 2023. Eftersom åtgärden föreslås vara tillfällig under tre år, bedöms den varaktiga effekten av åtgärden vara nära noll (mindre än -5 miljoner kronor). Det rör sig uppskattningsvis om 20 miljoner kronor 2023 och 50 miljoner kronor de två följande åren i minskade intäkter. Denna beräkning av den offentligfinansiella effekten av förslaget utgår från att alla förmåner av fri laddel på arbetsplatsen redovisas och beskattas korrekt. Skatteverket har dock erfart att förmån av laddel 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 i konsekvensutredningen.

För den arbetsgivare som erbjuder, eller har för avsikt att erbjuda, sina anställda fri laddel anges förslaget innebära något minskade kostnader för arbetsgivaravgifter och en minskad administrativ börda. Förslaget är, som nämnts, generellt och omfattar därmed alla företag med anställda, oavsett bransch och företagsstorlek. Hur mycket arbetsgivarens kostnader minskar med anledning av förslaget beror på hur mycket laddel som tillhandahålls och vad värdet på laddelen är. Fri laddel ska enligt nuvarande regler redovisas som skattepliktig lön. Förmånen ska värderas till sitt marknadsvärde, vilket enligt Skatteverkets riktlinjer normalt utgörs av arbetsgivarens faktiska kostnad för elen inklusive moms. Det anges att om en anställd nyttjar 1 000 kWh under ett år i form av laddel för eget bruk och arbetsgivarens genomsnittliga kostnad är 1,50 kronor per kWh inklusive moms, uppgår underlaget för arbetsgivaravgifter till 1 500 kronor per år. Detsamma gäller oavsett om den anställde laddar sin privata bil eller laddar sin förmånsbil för privat körning. Att en förmån av detta värde undantas från beskattning, anges innebära ca 470 kronor i minskade arbetsgivaravgifter (dvs. 31,42 procent av 1 500 kronor). Samtidigt är kostnader för arbetsgivaravgifter avdragsgilla kostnader vilket, allt annat lika, ökar arbetsgivarnas resultat före skatt.

Att förmån av laddel inte behöver redovisas anges vidare innebära att arbetsgivare inte behöver fastställa hur mycket laddel som tillhandahålls varje månad till respektive anställd och till vilket värde. Hur stor administrativ börda det nuvarande regelverket innebär vid tillhandahållandet av laddel till anställda anges sannolikt variera stort mellan olika arbetsgivare. Om endast en anställd nyttjar fri laddel på arbetsplatsen, om mängden

förbrukad el är lätt att observera (exempelvis med hjälp av mätare på laddstolpe eller i app) och om dessutom kostnaden på den förbrukade elen är lätt att uppskatta (på grund av ett fast eller stabilt elpris för arbetsgivaren), är den administrativa bördan med nuvarande regler 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 att tillämpa nuvarande regelverk kan däremot tänkas vara desto större ifall ett flertal anställda nyttjar laddel för såväl privat bruk som för tjänsteresor, då arbetsgivaren inte lättvindigt kan mäta vilken mängd el som laddas av respektive anställd och då 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 svår att närmare uppskatta.

Förslagsställaren anger ett exempel för att illustrera storleksordningen av kostnadsbesparingen för ett typföretag. Anta att ett företag tillhandahåller ett antal laddningspunkter som används av tio anställda. De anställda ombeds att 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 lönestrukturstatistik 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 drygt 28 000 kronor per år för typföretaget ( $37\,100 \cdot 12 / 2\,080 \cdot 84 \cdot 1,84 \approx 28\,400$ ).

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av hur förslaget väntas påverka tidsåtgång och kostnader för berörda företag. Såvitt Regelrådet kan förstå borde den totala minskning i arbetsgivaravgifter för berörda företag bli en delmängd av de 50 miljoner kr som förslagsställaren har beräknat som en del av den offentligfinansiella effekten. I övrigt är det svårt att få en uppfattning om den totala kostnadspåverkan för alla berörda företag, men det finns däremot tydliga kvantifierade beskrivningar av påverkan per typföretag. Även kvalitativa beskrivningar är överlag tydliga. Det framgår också tydligt vilka förutsättningar som har antagits för att komma fram till de angivna beloppen. Allt detta är värdefull information.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens tidsåtgång, kostnader och verksamhet godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

I konsekvensutredningen anges att företagets konkurrensförhållanden eller arbetsförutsättningar i övrigt inte bedöms påverkas av förslaget, eftersom det dels rör sig om en förhållandevis ringa kostnadspåverkan, dels för att skattefriheten är generell.

Regelrådet gör följande bedömning. Det kan visserligen antas att den tillfälliga kostnadsförändring som sker skulle få proportionerligt något större betydelse för mindre företag än för större. En annan aspekt som hade kunnat ha ett värde att belysa är om förslaget bedöms göra elbilar något mer attraktiva än andra fordon och om detta skulle ge någon konkurrens effekt. Eftersom kostnadsförändringen av tillgänglig information att döma är

begränsad är det möjligt att en konkurrens-effekt blir mycket liten eller obefintlig. Beskrivningen kan anses tillräcklig, utifrån förutsättningarna i ärendet.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Som refererades ovan anges det i konsekvensutredningen att företagens arbetsförutsättningar i övrigt inte bedöms påverkas av förslaget.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

I konsekvensutredningen anges att frågan om särskild hänsyn till små företag i utformningen av förslaget i detta fall inte bedöms vara aktuell. Enskilda näringsidkare med anställda påverkas av förslaget på samma sätt som övriga arbetsgivare. Däremot omfattar skattefriheten inte uttag av laddel ur näringsverksamheten.

Regelrådet finner visserligen, som nämnts ovan, att kostnadsförändringen skulle kunna ha något större betydelse för de mindre företagen. Eftersom det av tillgänglig information att döma rör sig om små kostnadsförändringar kan beskrivningen likväl anses tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

## **Sammantagen bedömning**

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i samtliga avseenden håller tillräcklig kvalitet. Därvid beaktas att förslagets kostnadspåverkan sannolikt är förhållandevis begränsad, vilket gör att beskrivningar avseende konkurrens och små företag som i andra fall skulle ha behövt utvecklas i detta fall kan anses tillräckliga.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 11 januari 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Per Högström  
Föredragande