Regelrådet

Beslutsdatum 2025-07-02

Vårt diarienummer RR 2025–175

Ert diarienummer Fi2025/01064

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

Yttrande över förslag om permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Bakgrund och innehållet i förslaget

Inför budgetpropositionen för 2026 är det angeläget att skatteförslagen kan förberedas genom remittering. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter remitterar Finansdepartementet den aktuella promemorian. Om de skatteåtgärder som nu remitterats kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2026, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

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.

Konsekvenser för företag

Förslagsställaren uppger att 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 anställde 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. Förslagsställaren uppger att det är svårt att uppskatta vad den samlade minskningen av den administrativa bördan till följd av förslaget innebär i form av minskade kostnader för arbetsgivare.

Förslagsställaren hänvisar dock till ett exempel ur prop. 2022/23:84 som möjligen kan 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 lönestrukturstatistik för 2021). Enligt Tillväxtverket bör den genomsnittliga månadslönen multipliceras med schablonvärdet 1,84 som inkluderar semesterersättning, arbetsgivaravgifter och olika indirekta. Med en årsarbetstid om 2 080 timmar resulterar detta i en genomsnittlig kostnad om ca 28 400 kronor per år för typföretaget (37 100 ⋅ 12 / 2 080 ⋅ 72 ⋅ 1,84).

Under avsnittet om offentligfinansiella effekter anges vidare att uppskattningsvis 60 procent av arbetsresorna görs med bil. Om 60 procent av de anställda reser med bil till arbetet motsvarar det ca 3 miljoner anställda 2024. Vid utgången av 2024 bestod ungefär 18 procent av personbilsparken av laddbara bilar. I beräkningarna antas att 200 000 personer, dvs. ungefär en tredjedel av de som kör laddbar bil, har sådan möjlighet.

Enligt nuvarande regler får arbetsgivare betala ut skattefri kostnadsersättning för drivmedel om den anställde 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 anställde har

betalat *samtliga* utgifter för drivmedel inklusive laddel (se avsnitt 4.1). Nuvarande regler innebär alltså att möjligheten för arbetsgivaren att betala ut skattefri drivmedelsersättning upphör om den anställde laddar sin förmånsbil på arbetsplatsen utan att betala för detta. 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 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. Förslaget uppges därmed innebära en viss grad av ökad flexibilitet i hanteringen av drivmedels-ersättning och laddning vid arbetsplatsen, snarare än en minskad administrativ börda.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att samtliga delaspekter är godtagbart redovisade utom förslagets effekter för företagens intäkter och överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven som helt saknas. Regelrådet vill påminna om att alltid redovisa samtliga delaspekter i konsekvensutredningen. Även om förslagsställaren bedömer att förslaget inte påverkar en viss delaspekt ska detta anges och motiveras. Enligt Regelrådets uppfattning hade det varit önskvärt att förslagsställaren motiverat sin bedömning att företagens konkurrensvillkor inte påverkas. Regelrådet kan dock inte se något som tydligt talar emot förslagsställarens bedömning och delaspekten bedöms därför ändå godtagbart redovisad. Förslagsställaren presenterar olika tänkbara lösningar men konstaterar att det nu aktuella förslaget är att föredra, inte minst eftersom företag och anställda redan anpassat sig till dessa regler. Vidare konstateras att det är svårt att uppskatta vilken påverkan den samlade minskningen av den administrativa bördan har på företagens kostnader. Förslagsställaren har dock inkluderat ett exempel som ger läsaren en uppfattning av vilka kostnader det kan röra sig om, vilket Regelrådet ser positivt på. Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen sammantaget uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 2 juli 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Kjellström

Anna-Lena Bohm
Ordförande

Katarina Kjellström
Föredragande