RR 2025-175

Från: Jonna Söderman <jonna.soderman@regeringskansliet.se>
Skickat: den 19 maj 2025 13:17
Ämne: Remittering av Promemorian Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter-
Bifogade filer: Remissmissiv Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter.pdf; Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Björn
AppServerName: public360_prod
DocumentID: RR 2025-175:01
DocumentIsArchived: -1

Hej!

Härmed remitteras Promemorian ”Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter” Fi2025/01064
Svar oss tillhanda senast den 8 augusti 2025.

Vänligen se bifogat.

Med vänliga hälsningar,

Jonna Söderman
Enhetsassistent
Finansdepartementet
Skatte -och tullavdelningen.
103 33 Stockholm
Tfn. 08-405 592 70

Regeringskansliet

Remiss

2025-05-19
Fi2025/01064

Finansdepartementet

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

Remissinstanser

1. Almega
2. Alvesta kommun
3. Arbetsgivarverket
4. Borås kommun
5. Bräcke kommun
6. Drivkraft Sverige
7. Ekonomistyrningsverket
8. Eksjö kommun
9. Elbil Sverige
10. Energiföretagen
11. Enköpings kommun
12. Falkenbergs kommun
13. FAR
14. Företagarna
15. Gislaveds kommun
16. Grums kommun
17. Gröna Mobilister
18. Hallstahammars kommun
19. Hedemora kommun

Telefonväxel: 08-405 10 00

Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Jakobsgatan 24
E-post: fi.registrator@regeringskansliet.se

20. Härjedalens kommun
21. IVL Svenska Miljöinstitutet
22. Kalmar kommun
23. Karlskrona kommun
24. Kiruna kommun
25. Klimatkommunerna
26. Konjunkturinstitutet
27. Konkurrensverket
28. Kramfors kommun
29. Landsorganisationen i Sverige
30. Leksands kommun
31. Lerums kommun
32. Lilla Edets kommun
33. Melleruds kommun
34. Mobility Sweden
35. Motala kommun
36. Motorbranschens riksförbund
37. Naturskyddsföreningen
38. Naturvårdsverket
39. Näringslivets skattedelegation
40. Oxelösunds kommun
41. Regelrådet
42. Region Halland
43. Region Jämtland
44. Region Stockholm
45. Region Södermanland
46. Region Västerbotten
47. Riksförbundet M Sverige
48. Sala kommun
49. Skatteverket

50. Småföretagarnas Riksförbund
51. Srf Konsulterna
52. Statens Energimyndighet
53. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
54. Stockholms kommun
55. Svenska cykelförbundet
56. Svenskt Näringsliv
57. Sveriges akademikers centralorganisation
58. Sveriges Kommuner och Regioner
59. Sveriges Motorcyklister
60. Tjänstemännens centralorganisation
61. Torsby kommun
62. Trafikanalys
63. Trafikverket
64. Trosa kommun
65. Vansbro kommun
66. Vellinge kommun
67. Vilhelmina kommun
68. Örnsköldsviks kommun
69. Österåkers kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 8 augusti 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till fi.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Fi2025/01064 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Robert Sand
Ämnesråd

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen Fi2025/01064

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

Maj 2025

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

2 Lagtext 4
- 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:346) om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 4
- 2.2 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) 5

3 Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen 6
- 3.1 Bakgrund och gällande rätt 6
- 3.2 Skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska gälla tills vidare 6

4 Avdrag för drivmedelsutgifter för tjänsteresor 8
- 4.1 Bakgrund och gällande rätt 8
- 4.2 Skatteverkets promemoria 8
- 4.3 Utvidgad rätt till avdrag för utgifter för drivmedel för tjänsteresor med förmånsbil 9

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 11

6 Konsekvensanalys 11
- 6.1 Offentligfinansiella effekter 12
- 6.2 Effekter för individer 14
- 6.3 Effekter för företag och andra arbetsgivare 14
- 6.4 Effekter för miljön 16
- 6.5 Övriga effekter och bedömningar 17

7 Författningskommentar 18

1 Inledning

Inför budgetpropositionen för 2026 är det angeläget att skatteförslagen kan förberedas genom remittering. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter remitteras därför denna promemoria från Finansdepartementet. Om de skatteåtgärder som nu remitteras 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 denna promemoria 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.

2 Lagtext

2.1 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.

2.2 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 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.

3 Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

3.1 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 inkomstslaget 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 anställde 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.

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

Promemorians 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.

Skälen för promemorians förslag: 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).

När den tillfälliga skattefriheten upphör att gälla den 1 juli 2026 kommer också den stimulansen som åtgärden är avsedd att vara för omställningen till en fossilfri fordonsflotta att upphöra. Det är dock fortsatt angeläget att underlätta denna omställning och gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra, mindre hållbara, alternativ. Det finns därför skäl att överväga hur detta kan åstadkommas.

Omställningen till en fossilfri fordonsflotta skulle kunna stimuleras med andra styrmedel, både inom och utanför skattesystemet. Det finns inga uppenbara alternativa utformningar av ett stöd på utgiftssidan som skulle ge samma träffbild och stimulera omställningen på samma sätt som skattefriheten för laddel vid arbetsplatsen. Alternativa lösningar bör därför i första hand övervägas inom skattesystemet. Det bör beaktas att oavsett vilken åtgärd som vidtas inom skattesystemet skulle det sannolikt innebära en avvikelse i beskattningen och leda till en ny eller utvidgad s.k. skatteutgift. Skatteutgifter kan ses som de effekter på skatteintäkterna som uppstår till följd av särregleringar i skattesystemet (se regeringens skrivelse 2024/25:98).

Ett alternativ skulle kunna vara att införa skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen upp till en taknivå och att laddningen över denna nivå skulle beskattas enligt en schablon, t.ex. enligt ett schablonmässigt förmånsvärde per kilowattimme. En sådan lösning skulle dock endast gynna arbetsresor med laddbara fordon så länge laddning sker under den fastställda taknivån. All laddning som sker över denna nivå skulle beskattas hårdare. Det skulle dessutom kunna vara administrativt krävande för arbetsgivare att mäta och redovisa mängden laddad el per anställd för att först avgöra när en anställds laddning överskrider den skattefria nivån och sedan fastställa förmånsvärdet för den laddning som ska beskattas. Mot den bakgrunden bedöms det inte vara en lämplig utformning.

Det framstår i stället som mest ändamålsenligt 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 anpassat sig till reglerna. I sammanhanget kan också noteras att ett flertal remissinstanser redan vid beredningen av förslaget om en tillfällig skattefrihet lyfte fram att skattefriheten borde införas permanent (prop. 2022/23:84 s. 12). Med hänsyn till detta bör 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 fortsätta att gälla tills vidare. Den tillfälliga skattefriheten för förmån av

laddel på arbetsplatsen har inneburit att den administrativa bördan för både arbetsgivare och anställda som redovisning av denna förmån är förenad med har minskat. Denna effekt kommer att kvarstå om skattefriheten görs permanent.

Lagförslag

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

4 Avdrag för drivmedelsutgifter för tjänsteresor

4.1 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.

4.2 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 § 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.

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

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

Skälen för promemorians förslag: Som framgår av avsnitt 4.1 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 kostnadsfritt ladda fordon med elektricitet i anslutning till arbetsplatsen. Skatteverket har i sin promemoria uppmärksammat det problem som kan uppstå för en arbetstagare med en laddbar förmånsbil om han eller hon laddar bilen kostnadsfritt på arbetsplatsen inför en tjänsteresa. 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 4.2).

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 kostnadsfritt 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, dvs. både elbilar och laddhybrider. Som redovisas ovan är en sådan utvidgning 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 bedöms det inte vara lämpligt att en arbetstagare med en elbil som förmånsbil ska med bibehållen avdragsrätt kunna ladda bilen kostnadsfritt med elektricitet som hans eller hennes arbetsgivare tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen, 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. Möjligheten att ladda en laddhybrid kostnadsfritt 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 bedöms det finnas 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 kostnadsfritt med elektricitet som en arbetsgivare tillhandahåller i anslutning till arbetsplatsen.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 12 kap. 5 § inkomstskattelagen.

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians 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.

Skälen för promemorians förslag: Den tillfälliga skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen gäller under perioden den 1 juli 2023–30 juni 2026. I promemorian föreslås att skattefriheten inte ska upphöra, utan göras permanent. De föreslagna ändringarna bör mot den bakgrunden träda 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. Bestämmelserna 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.

6 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagens 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 3–4 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 3

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.

6.1 Offentligfinansiella effekter

Förslaget att göra förmån av laddel på arbetsplatsen permanent skattefri (avsnitt 3) 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 nedan. Förslaget att utvidga rätten till avdrag för drivmedelskostnader vid körning i tjänsten (avsnitt 4) 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 ungefär 18 procent av personbilsparken av laddbara bilar. 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 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. 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 promemoria innebär att skatteutgiften blir permanent.

Tabell 6.1 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
varav kommunsektorns skatteintäkter	-0,07	-0,07	-0,13	-0,13	-0,13
varav statens skatteintäkter	-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 bolagsskatteintäkter		0,01	0,02	0,02	0,02
Summa, offentligfinansiell 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.

[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.

6.2 Effekter för individer

Permanent skattefrihet för förmån av laddel

Förslaget i avsnitt 3 i denna promemoria 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 marginalskatt ger det en skattelättnad på 640 kronor och vid 52 procent i marginalskatt 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 laddel 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 marginalskatt. 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.

Utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

Förslaget i avsnitt 4 av promemorian gäller avdragsrätt för drivmedelskostnader vid tjänsteresor med förmånsbil som är laddhybrid. Förslaget innebär att den anställde, till skillnad från vid dagens regler, behåller sin rätt till avdrag för drivmedelskostnader även om bilen har laddats fritt på arbetsplatsen. Det innebär likaså att arbetsgivaren kan betala ut skattefri drivmedelsersättning till den anställde 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.

6.3 Effekter för företag och andra arbetsgivare

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 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. 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.

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 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 ca 28 400 kronor per år för typföretaget ($37\,100 \cdot 12 / 2\,080 \cdot 72 \cdot 1{,}84$).

I samma proposition konstateras också att arbetsgivaren av mervärdesskatteskäl 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 promemoria.

Utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter

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 i avsnitt 4 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 idag 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 idag 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.

6.4 Effekter för miljön

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.

6.5 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. Utgångspunkten är att eventuella tillkommande kostnader för myndigheten ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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

6.6 Övriga effekter och bedömningar

Förslagen i denna promemoria 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.

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 promemoria 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 promemorian 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 5). 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 promemoria.

7 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 andra stycket även om han eller hon utan att betala 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 om bilen har laddats med elektricitet som arbetsgivaren tillhandahåller kostnadsfritt 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 4.3.