

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

Promemorian utgör dels ett förslag om ett införande av en permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen efter den tillfälliga skattefriheten upphör 30 juni 2026, dels utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter. Ett övergripande syfte med lagförslagen är att möjliggöra en effektiv klimatomställning och att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Ett sekundärt syfte är att minska den administrativa bördan både för arbetsgivare och arbetstagare.

Övergripande synpunkter

Den utvidgade rätten till avdrag för drivmedelsutgifter är till synes välavvägd och ger ett starkare incitament att i tjänsten köra förmånsbilar av typen laddhybrid på el, vilket i sin tur ger minskade koldioxidutsläpp. Den delen av promemorian har VTI inga synpunkter på.

Den andra delen som rör skattefriheten för förmån av laddel har VTI yttrat sig om när förslaget om en temporär skattefrihet var ute på remiss för ca 2,5 år sedan, se [yttrande](#). Samtliga av de synpunkter som togs upp då kvarstår även idag, men VTI vill särskilt återupprepa och betona några av dessa (se nedan). Vid en samlad bedömning anser VTI att en åtgärd som löper stor risk att bli ett klimatpolitiskt slag i luften, samt är en skatteförmån som främst gynnar de som redan har en laddbar bil och har möjlighet att parkera och ladda på arbetsplatsen, inte bör införas. Ett alternativ skulle kunna vara att förlänga den tillfälliga skattefriheten, då det är omställning som i huvudsak motiverar förslaget.

Utvecklade synpunkter

- VTI ställer sig frågande till om det tänkta syftet i form av att bidra till en omställning av personbilsflottan verkligen uppnås. En skattefrihet för laddning vid arbetsplats har förmodligen en högst marginell påverkan på sannolikheten att välja en elbil i stället för en fossildriven bil, samtidigt som en eldriven bil även utan denna skattefrihet är betydligt billigare att köra än en motsvarande fossildriven bil. Vidare ges här en skatteförmån till alla

de individer som redan har en laddbar bil och kör den till en arbetsplats där parkering och laddning tillhandahålls, vilka inte är i behov av förmånen för att ställa om.

- Hur omställningen förväntas påverkas av förslaget framgår inte av promemorian. Vilka effekter kan förväntas? Promemorian ger intrycket av att det här är ett sätt att visa klimatpolitisk handlingskraft, men det går ändå att läsa i promemorian (s. 17) att det här inte ger mer än högst marginella bidrag till att klimatmål kan nås. VTI har tidigare kritiserat förfarandet att inom klimatpolitiken gå fram med många förslag som var och en ger högst marginella effekter och som (förmodligen) används för att de inte direkt påverkar medborgarnas plånböcker negativt. Risken med det är att det blir en chimär att vi kan nå klimatmålen utan åtgärder som kostar något för invånarna i Sverige, vilket riskerar att bli kontraproduktivt för klimatpolitiken som helhet.
- VTI framhöll att den temporära skattefriheten i tidigare förslag var en positiv aspekt eftersom förslaget skulle underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och en omställning per definition är temporär. VTI varnade också för "...riskerna med att tillfälliga lagar kan förlängas eller ändras till att inte ha något slutdatum." och poängterade därefter att "Det ligger nära till hands att tänka sig att intresseorganisationer kommer att utöva påtryckningsarbete för en fortsatt skattefrihet när juni 2026 närmar sig.". Det kan vara ett trovärdighetsproblem om politiska beslut som ska vara tillfälliga i stor utsträckning blir permanenta när utgången av det tidigare beslutade tidsintervallet närmar sig. År 2045 ska nästan hela personbilsflottan vara elektrifierad och VTI ställer sig frågande till om den här skatteförmånen ska finnas kvar även då när den är helt obsolet beträffande omställning. Som bevittnat, det är svårt politiskt att avskaffa förmåner som starka grupper i samhället besitter.
- En princip som skulle kunna vara vägledande och motverkas av förslaget är att privatpersoner ska stå för sina privata levnadsomkostnader, exempelvis arbetsresor, på egen hand. Detta har VTI tidigare påpekat i ett yttrande över remissen *Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil*, och det har även relevans för ett, med detta yttrande, parallellt yttrande över förslaget *Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik*.
- Fördelningspolitisk konsekvensanalys saknas. Under rubriken övriga effekter och bedömningar framgår att förslaget inte förväntas ha mer än obetydlig påverkan på inkomstfördelning eller på den ekonomiska jämställdheten. Eftersom det i huvudsak är män i det övre inkomstspannet som äger laddbara bilar och kör bil till arbetsplatsen, kommer förslaget innebära fördelar för män med hög inkomst i form av förväntad högre disponibel inkomst i proportion till skattefrihetens belopp.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningschef Jan-Erik Swärdh.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI