

## Yttrande över remiss Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

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

Promemorian utgör ett förslag om en tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen under perioden 1 juli 2023 till och med 30 juni 2026. Syftet med lagförslaget är att möjliggöra en effektiv klimatomställning och att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta, vilket motiverar att skattefriheten är tidsbegränsad. Ett sekundärt syfte är att minska den administrativa bördan till följd av förmånen, både för arbetsgivare och arbetstagare.

### Övergripande synpunkter

Lagförslagets huvudsakliga syfte om att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och gynna arbetsresor med laddbara bilar framför andra mindre hållbara alternativ är lovvärt, men VTI ställer sig frågande till huruvida det syftet uppnås med promemorians förslag. Det är ett starkt påstående att förslaget skulle leda till en omställning till en fossilfri fordonsflotta eftersom möjligheten att ladda hemma i högre grad avgör om privatpersoner väljer att skaffa laddbara bilar. Sannolikt ger därför denna skattefrihet endast ett marginellt bidrag till en effektiv klimatomställning och till att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta. VTI saknar också en uppskattning av förslagets betydelse för, den redan snabba, elektrifieringen av fordonsflottan där, under 2021, 45 procent av de nyregistrerade personbilarna var laddbara.

Vidare visar forskning att transportpolitikens målsättning om hållbar transportförsörjning kräver en kombination av elektrifiering, kollektivtrafik och minskat behov av resor. VTI menar att förslag med avseende på endast en av dessa komponenter, utan samtidigt resonemang rörande eventuell möjlig negativ påverkan på övriga, riskerar att komma i konflikt med transportpolitiska mål. Det kan mycket väl vara så att trafikarbetet avseende arbetsresor med bil ökar i och med detta förslag, något som kan bero på ökat antal arbetsresor totalt, längre arbetsresor med bil eller en substitution från kollektivtrafik eller cykel till laddbar bil. Det senare skulle innebära en överflyttning från kollektivtrafik och aktivt resande (gång och cykel) till personbil med negativa konsekvenser på transportsystemets miljöpåverkan. Dessa effekter må motverkas av att skattefriheten är temporär, men det finns inget utvecklat och tydligt resonemang i promemorian om att föreliggande lagförslag på något märkbart sätt bidrar till att uppnå utsläppsmålen rörande växthusgaser.

En annan trolig negativ sidoeffekt av förslaget är ett ökat incitament för laddning av bilar vid arbetsplatsen dagtid, vilket kan medföra laddning av mer el än vad som förbrukas under arbetsresorna.

Det riskerar således att medföra en flytt av laddning hemmavid under kvälls- och nattetid till laddning dagtid vid arbetsplatsen. En sådan beteendeförändring leder till oönskade effekter med högre belastning av elnätet dagtid. Med tanke på den varierande belastningen på elsystemet är det i stället att föredra att elbilsägare skapar vanor att ladda sitt fordon på natten, särskilt med tanke på att fordonsflottan kontinuerligt förväntas gå mot fler rena elbilar.

Sammantaget anser VTI att sannolika negativa sidoeffekter av lagförslaget bör tillmätas större vikt vid beslut om föreslagna lagändring.

### **Specifika synpunkter:**

- Att minska de administrativa bördorna för arbetsgivare och arbetstagare är positivt, men det kan finnas alternativa möjligheter att göra detta. Exempelvis kan förslaget motverka utvecklingen av smarta digitala lösningar för att registrera förekomsten av förmånsskattepliktig laddning.
- Det ligger nära till hands att anta att föreliggande lagförslag är ett sätt att föreslå styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser för att motverka effekter av andra lagförslag som förväntas öka utsläppen. Här vill VTI påpeka att det föreliggande lagförslaget med stor sannolikhet endast påverkar utsläppen högst marginellt. Det bör också framgå i förslaget hur effekterna förhåller sig i relation till andra potentiella styrmedel och åtgärder (som exempelvis parkeringsavgifter för minskad arbetspendling med bil). Baserat på forskning är det effektivare att skatta bensin och diesel, utveckla laddinfrastrukturen, men även att öka förmånsvärdet för bensin- och dieseldrivna bilar.
- En aspekt som är viktig i förslaget är att lagen ska vara tillfällig och upphöra juni 2026. Det är i sammanhanget positivt men VTI vill ändå lyfta riskerna med att tillfälliga lagar kan förlängas eller ändras till att inte ha något slutdatum. Det ligger nära till hands att tänka sig att intresseorganisationer kommer att utöva påtryckningsarbete för en fortsatt skattefrihet när juni 2026 närmar sig.
- Många små åtgärder riskerar att dölja det faktum att det krävs omfattande styrmedel för att vi ska nå målen för utsläppen av växthusgaser. I det sammanhanget kan ytterligare ett förslag med marginell effekt på utsläppen vara kontraproduktivt.
- 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.
- Förslaget har med största sannolikhet oönskade fördelningseffekter. Under rubriken övriga effekter och bedömningar framgår att förslaget inte förväntas ha nämnvärda effekter på inkomstfördelning eller på den ekonomiska jämställdheten. Eftersom det i huvudsak är män i det övre inkomstspannet som äger laddbara bilar 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. I beredningen har även forskningsassistent Lisa Svanberg och tillförordnad forskningschef Peter Torstensson deltagit.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI