

Finansdepartementet
Fi2022/01470

Yttrande på Finansdepartementets PM *Utökad skattelättnad för arbetsresor och justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor*

Finansdepartementet föreslår i promemorian att det nya systemet för skattelättnad för arbetsresor ska genomgå några justeringar. Det föreslås justeringar av avståndsgräns, belopp och indelning av kommuner. Ändringarna föreslås gälla från och med 1 januari 2023.

Mobility Sweden, som är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, tillstyrker förslaget om justeringarna i det nya systemet för arbetsresor men motsätter sig behandlingen av elbilar i föreslagna justering av avdraget för drivmedel vid tjänsteresor med förmånsbil.

3.2 Höjd övre avståndsgräns för arbetsresor

Mobility Sweden tillstyrker att den övre avståndsgränsen för att erhålla skattereduktion höjs från 80 till 120 kilometer.

3.3 Höjd kilometersats

Mobility Sweden tillstyrker att skattereduktionen höjs från 50 öre till 80 öre per kilometer.

3.4 Regional differentiering

Mobility Sweden tillstyrker att Tillväxtverkets reviderade kommunindelning används.

4. Justerade avdrag för tjänsteresor och hemresor med egen bil

4.1 Avdrag för tjänsteresor

Mobility Sweden tillstyrker förslaget om höjt avdrag för kostnader för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet, från 1,20 kronor per kilometer till 2,50 kronor. Arbetsgivaren kan också istället för avdrag ersätta arbetstagaren med dessa belopp genom skattefri mil- och drivmedelsersättning. Det är positivt att avdragen för tjänsteresor höjs då de inte justerats sedan 2008, samtidigt som drivmedelspriserna ökat kraftigt. Det vore bra om ett system för löpande justeringar införs som följer prisutvecklingen.

Vi avstyrker förslaget om justerat avdrag för drivmedel vid tjänsteresor med förmånsbil, när arbetstagaren själv betalar samtliga utgifter för drivmedlet, då elbilar hanteras ofördelaktigt. Sammantaget är vi positiva till att avdraget för drivmedel vid resor med förmånsbil höjs till 1,20 kronor per kilometer från dagens 65 öre per kilometer för diesel och 95 öre per kilometer för övriga drivmedel. Vi är dock kritiska till att avdraget för eldrivna förmånsbilar inte omfattas utan istället får ett sänkt avdrag med 35 öre till 60 öre per kilometer, och förordar en höjning till samma nivå som för övriga drivmedel.

Minskade incitament att köra elbil i tjänsten – går emot omställningen och Sveriges klimatmål
Vi anser att avdraget för eldrivna bilar inte ska sänkas, utan höjas upp till samma nivå som för övriga drivmedel. Det sänder märkliga signaler när dieslbilar får en kraftig ökning samtidigt som

avdraget sänks för elbilar. Det går på tvärs mot Sveriges ambitiösa klimatmål för inrikes transporter till 2030, där elektrifieringen av fordonsflottan utgör en central hörnsten i omställningen.

Höga elpriser, regionala skillnader och begränsade laddmöjligheter har inte beaktats

Kraftigt stigande elpriser tillsammans med stora prisskillnader mellan Sveriges fyra elområden är också faktorer som inte beaktas i den underliggande argumentationen för det föreslagna avdraget för elbilar. Det bidrar till att de underliggande prisuppskattningarna i dagsläget är för låga. Därtill skiljer sig elbilisternas laddningsmöjligheter kraftigt åt och många saknar tillgång till hemmaladdning, som idag förutsätter att man är villaägare med möjlighet att installera en egen laddbox, och är hänvisade till enbart publik laddning som är betydligt dyrare än hemmaladdning. För dem som har möjlighet att ladda hemma är man ofta på längre tjänsteresor hänvisad till den dyrare snabbaddningen, som dessutom är det enda rimliga alternativet för att få tjänsteresan att tidsmässigt bli effektiv.

Den publika laddinfrastrukturen släpar dessutom efter de senaste årens snabba elektrifiering, vilket begränsar både utbudet och valmöjligheterna för förarna. De föreslagna 60 öre per kilometer kan gå jämnt upp om all laddning sker hemmavid, elpriserna inte rusar ytterligare och om laddningen sker under de varmare månaderna. Vid vinterkyla kan elbilar dra uppemot 4 kWh per mil. För boende i lägenhet som ofta enbart har tillgång till publik laddning riskerar det nya lägre avdraget att kraftigt understiga den faktiska milkostnaden, och än mer om snabbaddning är det enda alternativet. En undersökning från ett av våra medlemsföretag visar att laddningsbeteendet hos deras elbilskunder indikerar att en beteendeförändring är på gång. Tidigare laddades enbart en liten del av körda mil i publika nätverk, men nu laddas cirka 30 procent av körda mil publikt. Av laddningen i publika nätverk var dessutom ca 95 procent snabbaddning. Denna trend måste beaktas och lär vara än vanligare vid tjänsteresor.

Den senaste tiden har elpriserna i Sverige varit väldigt höga och de väntas stiga ytterligare och ligga på en hög nivå lång tid framöver. Bifogar en kort sammanställning över dagens priser i en bilaga nedan.

I det högre avdraget för tjänsteresor med privat bil tar avdraget hänsyn till värdeminskning och behandlar alla drivlinor lika. En aspekt som inte tas med, och som gäller för samtliga drivlinor, är att många förmånsbilar idag är så kallade personalbilar. Ett system som är kostnadsneutralt för arbetsgivaren men där arbetstagaren bär hela kostnaden för förmånsbilen. I det avseendet bärs bilens värdeminskning indirekt av den anställda som använder bilen privat.

4.2 Avdrag för hemresor

Samma invändningar som under 4.1.

Mobility Sweden vill även passa på att i detta remissvar framhålla att regelverket för beskattning av drivmedelsförmån behöver ses över då det inte hängtt med i den snabba elektrifieringen. Både företag och anställda vittnar idag om oklarheter och krångel när det gäller regelverket och administrativa rutiner för drivmedelsförmån för elbilar och laddhybrider. Det handlar om elen som kan laddas på arbetsplatsen, publikt och hemmavid, oavsett om det är en förmånsbil eller en privat bil.

Mobility Sweden och våra medlemsföretag är måna om att långsiktighet och teknikneutralitet råder inom såväl regelverk som styrmedel.

Stockholm den 19 juli 2022

Mobility Sweden

Sofia Linder
 Chefsekonom

Bilaga – exempel på elpriser

Elpriserna varierar betydligt under ett år vid hemmaladdning medan de olika laddoperatörerna har fasta priser som ofta gäller en längre tidsperiod.

Aktuella elpriser idag - vad ligger elpriset på just nu?

Elområde 3

Södra Mellansverige

1 år – 409,50 öre/kWh

Elområde 4

Södra Sverige

1 år – 551,00 öre/kWh

Senast uppdaterat 2022-08-04

<https://elpriser24.se/prognos/>

Priserna uppdaterades 2022-07-16 och redovisas exklusive moms.

Elområde SE3 (Stockholm)

2022 augusti: **160,1** öre/kWh.

2022 september: **188,8** öre/kWh.

2022 Q4: **250,3** öre/kWh.

Elområde SE4 (Malmö)

2022 augusti: **264,2** öre/kWh.

2022 september: **289,9** öre/kWh.

2022 Q4: **352,0** öre/kWh.

Ett räkneexempel på kostnad vid laddning hemma (egen laddbox) för boende i SE4 med rörligt elpris.

2 kWh / 1 mil = EV-snittförbrukning över året.

SE4 Q4 förväntat snittpris:

352 öre (ex. moms) = 440 öre (ink. moms).

440 öre + 60 öre* i nätgifter ger 500 öre jämt per kWh x 2 kWh per 10 km körning = 1000 öre per EV-mil under Q4 2022.

*E.On – småhus - Skåne

Destinationsladdning (AC)



Lite varierande men snittpris = 2,50 SEK/kWh = 5 SEK / mil



Lite varierande men snittpris = 2,20 SEK/kWh = 4.40 SEK / mil



Lite varierande men snittpris = 3,50 SEK/kWh = 7 SEK / mil

Snabbladdning (DC)



Typ av laddare	Effekt	Pris via app	Engångsbetalning
Snabbladdning	50 kW	4,99 kr/kWh	5,99 kr/kWh
Ultrasnabbladdning	150-300 kW	6,29 kr/kWh	7,29 kr/kWh

12-15 SEK/mil



Snabbladdare

(upp till 50 kW)
6,49 SEK/kWh

Supersnabbladdare

(upp till 350 kW)
6,99 SEK/kWh

13-14 SEK/mil



5.50 SEK/kWh för DC-laddning och 5.95 SEK/kWh för UFC (≥ 150 kW).

11-12 SEK/mil



(8,70 SEK / kWh)

IONITY DIRECT

0,79 EUR/ kWh

no monthly fees, no subscription, price includes local VAT

17.40 SEK/mil