

Lagrådsremiss

Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 16 februari 2023

Elisabeth Svantesson

Robert Sand
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en tillfällig skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon. Under förutsättning att laddningen sker vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen ska laddning av personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel kunna ske utan att den anställde förmånsbeskattas för elförbrukningen.

Förslaget syftar till att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra mindre hållbara alternativ. Förslaget förväntas också minska den administrativa börda för både arbetsgivare och anställda som redovisning av denna förmån i dag är förenad med.

De tillfälliga bestämmelserna medför ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229) och föreslås träda i kraft den 1 juli 2023 och tillämpas på förmåner som tillhandahålls efter ikraftträdandet. Bestämmelserna föreslås upphöra att gälla vid utgången av juni 2026.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	4
2.2	Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)	5
3	Ärendet och dess beredning	6
4	Bakgrund	6
5	Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen	7
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	12
7	Konsekvensanalys	12
8	Författningskommentar	19
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen	20
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	21

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
2. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att det i inkomstskattelagen (1999:1229)¹ ska införas en ny paragraf, 11 kap. 12 b §, och närmast före 11 kap. 12 b § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

Laddning på arbetsplatsen

12 b §

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 inte tas upp.

Första stycket gäller inte om arbetsplatsen är belägen i den skattskyldiges bostad.

Med personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped eller cykel avses detsamma som i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2023.

2. Den nya bestämmelsen tillämpas första gången på förmån som tillhandahålls efter ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹
dels att 11 kap. 12 b § ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 11 kap. 12 b § ska utgå.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.
 2. Den upphävda paragrafen gäller fortfarande för förmåner som har tillhandahållits under perioden 1 juli 2023–30 juni 2026.

¹ Lagen omtryckt 2008:803.
Senaste lydelse av
11 kap. 12 b § 2023:000
rubriken närmast före 11 kap. 12 b § 2023:000.

3 Ärendet och dess beredning

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.5) aviserade regeringen att den skulle återkomma till riksdagen med ett förslag om tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen.

Inom Finansdepartementet har promemorian Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen utarbetats. I promemorian föreslås en tillfällig skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon, som en del i omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2022/03172).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians förslag.

4 Bakgrund

Enligt budgetpropositionen för 2023 ska regeringens satsningar inom klimat- och miljöpolitiken vara inriktade på att skapa förutsättningar för individer och företag i hela landet att göra de val som krävs för att ta klimat- och miljöarbetet framåt, mot klimatmålen. Det handlar framför allt om den infrastruktur som måste finnas på plats för att elektrifiera transporterna och industrin. En snabbare elektrifiering av transportsektorn är viktig för att Sverige, på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt, ska nå etappmålet för transportsektorn till 2030 samt att utsläppen i sektorn ska kunna vara i princip noll senast 2045. Därtill kan en snabbare elektrifiering bidra till att nå Sveriges åtagande i ansvarsfördelningsförordningen (ESR), (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22.1).

De senaste åren har försäljningen av laddbara fordon ökat markant och bidragit till en snabb elektrifiering, vilket även har minskat utsläppen under de senaste åren (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20 avsnitt 2.1).

För en person som kör elbil, laddhybrid, elmoped eller något annat eldrivet fordon till och från arbetet är laddning vid arbetsplatsen ibland nödvändig. Om personen inte betalar marknadsmässig ersättning till sin arbetsgivare när fordonet laddas så utgör elektriciteten ("laddelen") en skattepliktig förmån (11 kap. 1 § inkomstskattelagen [1999:1229], förkortad IL). Förmån av laddel ska enligt huvudregeln i 61 kap. 2 § IL värderas till marknadsvärdet. Om fordonet som laddas är en förmånsbil ska förmånsvärdet för laddelen dock 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.

5 Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

Regeringens förslag: Förmån av elektricitet för laddning av personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped eller cykel vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandhålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen ska inte tas upp till beskattning.

Skattefriheten gäller inte om arbetsplatsen är belägen i den skattskyldiges bostad.

Skattefriheten ska vara tillfällig och gälla till utgången av juni 2026.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna som har svarat tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det, däribland *Arbetsgivarverket, Borås kommun, Energiföretagen, Drivkraft Sverige, Företagarna, Förvaltningsrätten i Umeå, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Motorbranschens Riksförbund, Naturvårdsverket, Näringslivets skattedelegation*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, *Region Jämtland Härjedalen, Region Sörmland, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Stockholms stad, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Trafikverket, Transportstyrelsen, Vilhelmina kommun* och *Örnsköldsviks kommun*.

Landsorganisationen i Sverige (LO) anser att syftet med förslaget är gott men framhåller, i likhet med *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)*, att de förväntade miljöeffekterna är små och att det är problematiskt att förslaget innebär ett avsteg från ett enhetligt skattesystem.

Naturskyddsföreningen, Statens energimyndighet och *TCO* avstyrker förslaget. *Statens energimyndighet* framhåller, i likhet med *Naturskyddsföreningen*, att förslaget gynnar bilåkande eftersom anställda som reser kollektivt inte omfattas av motsvarande subventionering och att anställda kan motiveras att ladda bilen på arbetsplatsen för andra resor än arbetsresor.

Vissa remissinstanser, däribland *Naturskyddsföreningen* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)*, är kritiska till att förslaget kan skapa incitament till laddning under dagtid då elsystemet redan är högt belastat.

Energiföretagen, *2030-sekreteriatet* och Drivkraft Sverige framför att vissa kvalitativa krav bör ställas på en laddningspunkt för att laddningen ska utgöra en skattefri förmån, t.ex. att laddningspunkten ska vara förberedd med system för elmätning och debitering av elkostnader. 2030-sekreteriatet anser att även laddning vid publika laddstationer bör omfattas av skattefrihet. Även Energiföretagen anser att en sådan utvidgning av förslaget bör övervägas.

Företagarna, *Srf Konsulterna* och *Transportföretagen* anser att skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska vara permanent. Energiföretagen anser att det bör utvärderas om skattefriheten bör förlängas ytterligare eller göras permanent. *Trafikanalys* anser att det är lämpligt med en tillfällig skattefrihet men saknar, i likhet med Transportföretagen, en analys och motiv till varför skattefriheten föreslås upphöra vid utgången av juni 2026.

Företagarna anser att promemorians skrivning om att personer med arbetsplats i bostaden i normalfallet inte gör arbetsresor är alltför generaliserande och anser att undantaget från skattefrihet för laddning i bostaden kan vara problematiskt med hänsyn till konkurrensneutralitet. *Mobility Sweden* framhåller att laddningspunkter som är möjliga att läsa av digitalt möjliggör en särskiljning av privat- och företagsladdning, och att laddning i bostaden i dessa fall bör kunna likställas med laddning på arbetsplatsen.

Transportföretagen efterfrågar möjlighet till skattefri laddning även för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag.

Näringslivets Skattedelegation och Svenskt Näringsliv efterfrågar, i likhet med Drivkraft Sverige, en analys och redogörelse av de mervärdesskatterättsliga frågeställningar som kan uppkomma när anställda får nyttja arbetsgivarens egendom för laddning och erhålla fri laddel. Näringslivets Skattedelegation och Svenskt Näringsliv anser att nödvändiga författningsförslag bör utarbetas för att undvika att mervärdesskattelagstiftningen motverkar syftet med förslaget.

Några remissinstanser, däribland *Gröna Mobilister*, anser att förslaget bör kompletteras med en möjlighet för arbetsgivaren att erbjuda andra skattefria förmåner, t.ex. kollektivtrafikbiljetter och personalcyklar. Energiföretagen framhåller att det finns flera andra åtgärder som kan skapa förutsättningar för övergång till elektrifierade transporter. Statens energimyndighet anser att det snarast bör utredas hur förmånsbeskattning av laddel bör hanteras på sikt. Flera remissinstanser, däribland *Svensk Kollektivtrafik*, lämnar förslag som syftar till att öka efterlevnaden av förmånsbeskattningen av gratis parkeringsplats.

Melleruds kommun anser att en särskild ersättning bör utbetalas från staten till de kommuner som erbjuder fri laddning av elbilar på arbetsplatsen.

Skälen för regeringens förslag

Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel som en del i den gröna omställningen

En anställd som får ladda sin egen bil eller förmånsbil på arbetsplatsen utan att betala marknadsmässig ersättning ska i dag enligt huvudregeln i inkomstskattelagen förmånsbeskattas för detta.

För att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta bör resor till och från arbetet med laddbara fordon uppmuntras framför resor med andra mindre hållbara alternativ. Ett undantag från förmånsbeskattning av laddel gynnar sådana arbetsresor. *Statens energimyndighet* framhåller, i likhet med *Naturskyddsföreningen*, att förslaget gynnar bilåkande eftersom anställda som reser kollektivt inte omfattas av motsvarande subventionering och att anställda kan motiveras att ladda bilen på arbetsplatsen för andra resor än arbetsresor. Med hänsyn till att förslaget medverkar till den gröna omställningen anser regeringen att övervägande skäl ändå talar för att det bör införas en skattefrihet för förmån av laddel. I motsats till vad *LO* och *TCO* anför anser regeringen även att det är motiverat att i detta avseende göra ett undantag från principen om att förmåner ska vara skattepliktiga. Ett undantag från förmånsbeskattning av laddel förväntas också minska den administrativa börda för både arbetsgivare och anställda som redovisning av denna förmån i dag är förenad med.

Skattefriheten bör omfatta förmån av laddel från en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen. Att arbetsgivaren ska tillhandahålla laddningspunkten eller eluttaget innebär att det är arbetsgivaren som direkt ska bära ansvaret för kostnaderna för laddningen. Det bör dock inte spela någon roll för skattefriheten om laddningspunkten ägs av arbetsgivaren eller om det är fråga om en laddningspunkt som arbetsgivaren hyr eller på annat sätt disponerar.

Att låta förmån av laddning vid publika laddstationer omfattas av skattefrihet, som bl.a. *2030-sekretariatet* har efterfrågat, skulle försvaga kopplingen mellan arbetsgivarens direkta ansvar för kostnader för laddningen och laddningspunkten på ett sätt som regeringen inte anser är lämpligt. Att skattebefria laddning vid publika laddstationer kan också försvåra arbetsgivarens kontroll över tillhandahållna förmåner. Det föreslagna undantaget från förmånsbeskattning bör därför inte omfatta laddning vid en publik laddstation där den anställde betalar för sin egen laddning och därefter begär ersättning från arbetsgivaren för laddningskostnaderna.

Som framgår i följande avsnitt föreslås skattefriheten omfatta laddning av flera olika sorters fordon, bl.a. mopeder och cyklar. Att kräva att en laddningspunkt ska vara utrustad med vissa bestämda funktioner för att förmånen ska vara skattefria, som bl.a. *Energiföretagen* och *2030-sekretariatet* föreslagit, framstår därför inte som lämpligt.

Några remissinstanser, däribland *Naturskyddsföreningen*, har framfört att förslaget kan skapa incitament till laddning under dagtid, då elsystemet redan är högt belastat. Att begränsa skattefriheten för förmån av laddel så att den inte gäller laddning under vissa tider på dygnet skulle dock vara

administrativt betungande och motverka syftet med förslaget. Någon sådan begränsning föreslås därför inte.

Eftersom syftet med förslaget är att möjliggöra en effektiv klimatomställning gör regeringen, till skillnad från bl.a. *Företagarna* och *Srf Konsulterna*, bedömningen att skattefriheten bör vara tillfällig. Även *Trafikanalys* anser att det är lämpligt med en tillfällig skattefrihet men saknar, i likhet med *Transportföretagen*, en analys och motiv till varför skattefriheten föreslås upphöra vid utgången av juni 2026. Ett undantag från förmånsbeskattning under tre år, från ikraftträdandet till utgången av juni 2026, framstår enligt regeringen som väl avvägt med hänsyn till syftet med förslaget.

Skattefriheten bör inte omfatta laddning vid bostaden

Förmån av laddel uppstår i normalfallet inte när en anställd laddar sitt fordon vid bostaden, eftersom denne då oftast själv står för kostnaden för laddningen. Ett undantag från detta kan vara när en skattskyldig bedriver egen verksamhet från sin bostad och kostnaderna för laddningen bokförs som utgifter i företaget.

Personer med arbetsplats i bostaden gör i normalfallet inte arbetsresor. Att låta förmån av laddel vid laddning vid bostaden vara skattefri skulle därför inte underlätta arbetsresor med eldrivna fordon. Den skattefria förmånen skulle i stället subventionera andra resor än arbetsresor mellan arbetsplats och bostad, vilket inte är syftet med förslaget i denna lagrådsremiss. Förmån av laddel när arbetsplatsen där laddningen sker är belägen i den skattskyldiges bostad bör därför inte omfattas av den föreslagna skattefriheten.

Även personer med arbetsplats i bostaden kommer dock att omfattas av reglerna om skattefri förmån av laddel när de arbetar vid en arbetsplats som inte är belägen i bostaden, givet att övriga förutsättningar för skattefri förmån av laddel är uppfyllda. Till skillnad från *Företagarna* anser regeringen därför inte att ett undantag från skattefrihet när laddning sker i anslutning till bostaden utgör ett hinder för konkurrensneutraliteten. Att laddningspunkter som är möjliga att läsa av digitalt möjliggör en särskiljning av privat- och företagsladdning, som *Mobility Sweden* framhåller, motiverar ingen annan bedömning eftersom det då fortfarande skulle vara fråga om laddning vid bostaden.

Vilka fordon bör omfattas av skattefriheten?

Förmån av laddel avser i de flesta fall laddning av personbil (elbil eller laddhybrid) som ägs av den anställde eller utgör den anställdes förmånsbil. Det kan även röra sig om en laddbar lätt lastbil, antingen privatägd av den anställde eller som förmånsbil.

Arbetsresor genomförs dock även med andra typer av laddbara fordon, såsom elmopeder, elcyklar och elsparkcyklar. Dessa mindre fordonstyper har väsentligt mindre batterikapacitet än personbilar. Laddning av dessa fordonstyper betingar därmed i normalfallet en mycket liten elkostnad och därmed ett litet förmånsvärde. Något generellt undantag i skattelagstiftningen från skatteplikt av löneförmåner som har ett lågt värde finns dock inte. Förmån av laddel för dessa fordonstyper bör således också omfattas av den föreslagna skattefriheten.

Större fordon, och fordon som endast i undantagsfall kan tänkas användas för arbetsresor, bör inte omfattas av skattefriheten eftersom syftet med förslaget då delvis frångås.

De definitioner av fordonstyper som finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner kan lämpligen ligga till grund för bedömningen av vilka fordon som bör omfattas av den föreslagna skattefriheten. De fordonstyper som framstår som aktuella och föreslås omfattas av skattefriheten för förmån av laddel är personbil klass 1, lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel. Därmed exkluderas bl.a. tunga bussar, tunga lastbilar, husbilar (personbil klass 2), traktorer, terrängmotorfordon och vissa andra fordonstyper som normalt inte används för arbetsresor.

Övriga frågor

Regelverken om vilka ersättningar och inkomster som är avgiftspliktiga respektive avgiftsfria enligt socialavgiftslagen (2000:980), lagen (1994:1920) om allmän löneavgift och lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift är kopplade till skattskyldighet enligt inkomstskattelagen. Förmåner som är undantagna från skatteplikt, så som föreslås avseende förmån av laddel, är därför också avgiftsfria enligt de nämnda lagarna.

Frågor som faller utanför lagstiftningsärendet

Transportföretagen efterfrågar möjlighet till skattefri laddning även för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag. Eftersom det remitterade förslaget avser undantag från beskattning i inkomstslaget tjänst ligger denna fråga utanför lagstiftningsärendet och behandlas inte vidare här.

Vissa remissinstanser, däribland *Näringslivets Skattedelegation*, efterfrågar en analys och redogörelse av de mervärdesskatterättsliga frågeställningar som kan uppkomma när anställda får nyttja arbetsgivarens egendom för laddning och erhålla fri laddel. Näringslivets Skattedelegation anser att nödvändiga författningsförslag bör utarbetas för att undvika att mervärdesskattelagstiftningen motverkar syftet med förslaget. En närmare tolkning av mervärdesskattelagstiftningen i detta avseende ligger dock utanför ramen för detta lagstiftningsprojekt.

Några remissinstanser, däribland *Gröna Mobilister*, anser att förslaget bör kompletteras med en möjlighet för arbetsgivaren att erbjuda andra skattefria förmåner, t.ex. kollektivtrafikbiljetter och personalcyklar. Energiföretagen framhåller att det finns flera andra åtgärder som kan skapa förutsättningar övergång till elektrifierade transporter. Statens energimyndighet anser att det snarast bör utredas hur förmånsbeskattning av laddel bör hanteras på sikt. Flera remissinstanser, däribland *Svensk Kollektivtrafik*, lämnar förslag som syftar till att öka efterlevnaden av förmånsbeskattningen av gratis parkeringsplats. *Melleruds kommun* anser att en särskild ersättning bör utbetalas från staten till de kommuner som erbjuder fri laddning av elbilar på arbetsplatsen. Även dessa frågor faller utanför det aktuella lagstiftningsärendet.

Lagförslag

Förslaget medför att en ny paragraf, 11 kap. 12 b §, införs i inkomstskattelagen.

6 Ickraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2023 och tillämpas på förmåner som tillhandahålls efter ikraftträdandet.

Bestämmelsen ska upphöra att gälla vid utgången av juni 2026.

Den upphävda bestämmelsen ska dock fortfarande gälla för förmån av laddel som har tillhandahållits under perioden 1 juli 2023–30 juni 2026.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Företagarna*, *Srf Konsulterna* och *Transportföretagen* anser att skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen ska vara permanent. *Energiföretagen* anser att det bör utvärderas om skattefriheten bör förlängas ytterligare eller göras permanent. *Trafikanalys* anser att det är lämpligt med en tillfällig skattefrihet men saknar, i likhet med Transportföretagen, en analys och motiv till varför skattefriheten föreslås upphöra vid utgången av juni 2026.

Skälen för regeringens förslag: Skattefriheten för förmån av laddel på arbetsplatsen bör träda i kraft så snart som möjligt. Lagändringen bör därför träda i kraft den 1 juli 2023.

Eftersom syftet med förslaget är att möjliggöra en effektiv klimatomställning bör skattefriheten, i motsats till vad bl.a. *Företagarna* och *Srf Konsulterna* anför, vara tillfällig. *Trafikanalys* och *Transportföretagen* efterfrågar en analys och motiv till varför skattefriheten föreslås upphöra vid utgången av juni 2026. Regeringen gör bedömningen att ett undantag från förmånsbeskattning under tre år från ikraftträdandet är väl avvägt med hänsyn till syftet med förslaget. Bestämmelsen bör därför upphöra att gälla vid utgången av juni 2026.

Den upphävda bestämmelsen bör dock fortfarande tillämpas för förmån av laddel som har tillhandahållits under perioden 1 juli 2023–30 juni 2026.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

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.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i samtliga avseenden håller tillräckligt hög kvalitet och därför uppfyller kraven i 6 och 7 §§ i ovan nämnda förordning.

Syfte och alternativa lösningar

Syftet med förslaget att tillfälligt skattebefria förmån av laddel på arbetsplatsen är att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och gynna arbetsresor med laddbara bilar framför andra, mindre hållbara alternativ. Ett sekundärt syfte är att minska den administrativa bördan för både arbetsgivare och anställda vid redovisning av denna sorts förmån (se avsnitt 5).

Omställningen till en fossilfri fordonsflotta kan stimuleras med flera andra styrmedel, däribland koldioxid- och energiskatt på bensin och diesel, reduktionsplikten, den koldioxidbaserade fordonsskatten och stödåtgärder för installation av laddningspunkter. Även nedsatta förmånsvärden för miljöanpassade förmånsbilar är ett medel för detta. Alla dessa styrmedel används redan, men kan justeras i styrka.

Förslaget innebär att en särreglering i skattelagstiftningen införs som ger upphov till en ny s.k. skatteutgift. Det skäl som kan åberopas för att införa en särreglering i just detta fall är att både det primära och det sekundära syftet på så sätt kan uppnås. Med andra ord, med endast utökad användning av några av de redan befintliga styrmedlen skulle den administrativa förenklingen i förmånsbeskattningen inte uppnås.

Om förslaget inte genomförs uteblir den tillfälliga stimulans effekt som förslaget bedöms innebära för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Offentligfinansiella effekter

Att undanta förmån av laddel på arbetsplatsen från beskattning innebär att underlaget för skatt på förvärvsinkomst och socialavgifter minskar. Det är mycket osäkert hur stor denna effekt är, eftersom statistik saknas över hur många som laddar sitt fordon på arbetsplatsen och hur mycket som laddas av dessa. Löneförmåner i form av fritt drivmedel redovisas inte separat i arbetsgivardeklarationen såvida det inte rör sig om drivmedelsförmån i samband med innehav av förmånsbil. I den redovisningen framgår inte heller vilket drivmedel som förmånen avser.

Enligt *Trafikanalys* sker ungefär 60 procent av arbetsresorna med bil (se PM 2020:6, Förvärvsarbete och deras arbetsresor). Myndigheten konstaterar vidare att knappt hälften av de sysselsatta gör minst en arbetsresa under en genomsnittlig dag. En grov tolkning av dessa uppgifter ger att ungefär 1,5 miljoner individer gör arbetsresor med bil mer eller mindre regelbundet. Samtidigt kan konstateras att 6 procent av personbilsflottan vid utgången av 2021 bestod av laddbara bilar. Om bilinnehavet bland individer som gör arbetsresor med bil motsvarar sammansättningen av personbilsflottan som helhet, gör uppskattningsvis 90 000 personer arbetsresor med laddbara bilar på regelbunden basis. Det finns skäl att anta att andelen laddbara bilar är något högre bland individer som genomför arbetsresor med bil. Med ett sådant antagande ger en grov uppskattning att ca 100 000 individer genomför arbetsresor med laddbara bilar. Detta antal kan vara lågt räknat, men samtidigt har knappast alla

individer med laddbar bil möjlighet att ladda sin bil på arbetsplatsen vilket minskar risken för att den offentligfinansiella effekten underskattas.

Under 2021 kördes elbilar och laddhybrider i genomsnitt ca 970 respektive 1 260 mil enligt statistik från Trafikanalys. Statistiken omfattar samtliga personbilar i trafik, och individer som använder bilen till och från sitt arbete kan 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 laddningsplats. 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 omkring 10 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 kalkylen för laddning av elbilar på arbetsplatsen. Vid en elkostnad för arbetsgivaren på i genomsnitt 1,50 kronor per kWh, uppgår förmånsvärdet för laddning av 1 000 kWh till 1 500 kronor. Högre elkostnader ger upphov till högre förmånsvärden.

Om 100 000 individer får laddel vid arbetsplatsen till ett genomsnittligt förmånsvärde på 1 500 kronor per år, innebär det ett underlag för skatt och sociala avgifter på totalt 150 miljoner kronor per år. Att undanta detta underlag från skatteplikt innebär ca 70 miljoner kronor i minskade intäkter från skatt på förvärvsinkomst och ytterligare ca 50 miljoner kronor i minskade arbetsgivaravgifter. Den offentligfinansiella bruttoeffekten av förslaget uppskattas därmed till ca -120 miljoner kronor per helår. När den indirekta effekten på bolagsskatteintäkterna läggs till i kalkylen, blir den offentligfinansiella nettoeffekten ca -110 miljoner kronor per år. Eftersom skattefriheten föreslås träda i kraft 1 juli 2023, blir effekten på de offentliga finanserna hälften så stor under 2023 (se tabell 7.1). Eftersom åtgärden föreslås vara tillfällig under tre år, bedöms den varaktiga effekten av åtgärden vara nära noll (mindre än -5 miljoner kronor).

De kommunala skatteintäkterna minskar till följd av förslaget, eftersom beskattningsunderlaget minskar. Det rör sig uppskattningsvis om 20 miljoner kronor 2023 och 50 miljoner kronor de två följande åren i minskade intäkter. SKR framhåller mot denna bakgrund vikten av att staten beaktar effekten av minskade kommunala skatteintäkter vid regleringen av de generella statsbidragen. Regeringens utgångspunkt är att den negativa, om än begränsade, effekten på kommunernas och regionernas skatteintäkter justeras genom höjda statsbidrag. Denna finansieringsprincip tillämpas normalt inte på förslag som påverkar kommunerna på samma sätt som andra arbetsgivare. Att en särskild ersättning skulle utbetalas från staten till de kommuner som erbjuder fri laddning av elbilar på arbetsplatsen, på det sätt som *Melleruds kommun* föreslår, motiveras således inte av finansieringsprincipen

Denna beräkning av den offentligfinansiella effekten av förslaget utgår från att alla förmåner av fri laddel på arbetsplatsen redovisas och beskattas korrekt. Skatteverket har dock erfarit att förmån av laddel inte alla gånger

redovisas av arbetsgivare. Om skattefelet i detta sammanhang skulle visa sig vara stort, är förslaget faktiska effekt på skatteintäkterna mindre än den effekt som redovisas här.

Tabell 7.1 Offentligfinansiell effekt

Miljarder kronor, fasta priser och baser

Effekt från	Bruttoeffekt	Periodiserad nettoeffekt			Varaktig effekt
	2023	2023	2024	2025	
1 juli 2023	-0,06	-0,05	-0,11	-0,11	0,00

Anm.: Enligt förslaget upphör skattefriheten 30 juni 2026. Därför beräknas den varaktiga effekten av förslaget bli nära noll. Källa: egna beräkningar.

Effekter för enskilda

Förslaget innebär att anställda som har tillgång till fri laddel på arbetsplatsen för att ladda sin egen bil eller förmånsbil inte kommer att förmånsbeskattas för sådan laddel. Skattefriheten omfattar även laddning av lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel (se avsnitt 5).

För en anställd med eget fordon som laddar 1 000 kWh per år på arbetsplatsen till en genomsnittlig kostnad på 1,50 kronor per kWh, innebär förslaget 1 500 kronor mindre i skattepliktig bruttolön per år. Vid 32 procent i marginalskatt ger det en skattelättnad på 480 kronor och vid 52 procent i marginalskatt en skattelättnad på 780 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 i genomsnitt 1,50 kronor per kWh ska därmed varje laddad kWh värderas till 1,80 kronor, dvs. 1 800 kronor för 1 000 kWh laddel på ett år. Skattelättnaden till följd av förslaget för en förmånsbilinnehavare blir i detta fall mellan ca 580 och 940 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.

Effekter för företag och andra arbetsgivare

För den arbetsgivare som erbjuder, eller har för avsikt att erbjuda, sina anställda fri laddel innebär förslaget något minskade kostnader för arbetsgivaravgifter och en minskad administrativ börda. Förslaget är generell och omfattar därmed alla företag med anställda, oavsett bransch och företagsstorlek. Frågan om särskild hänsyn till små företag i utformningen av förslaget bedöms i detta fall inte aktuell. 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. Fri laddel ska enligt nuvarande regler redovisas som skattepliktig lön. Förmånen ska värderas till sitt marknadsvärde, vilket enligt Skatteverkets riktlinjer 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 1,50 kronor per kWh inklusive mervärdesskatt, uppgår underlaget för arbetsgivaravgifter till 1 500 kronor per år. Detsamma gäller oavsett om den anställde laddar sin privata bil eller laddar sin förmånsbil för privat körning (se avsnitt 4). Att en förmån av detta värde undantas från beskattning, innebär ca 470 kronor i minskade arbetsgivaravgifter (dvs. 31,42 procent av 1 500 kronor). Samtidigt är kostnader för arbetsgivaravgifter avdragsgilla kostnader vilket, allt annat lika, ökar arbetsgivarnas resultat före skatt.

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 nuvarande regelverket innebär vid tillhandahållandet av laddel till anställda varierar förmodligen stort mellan olika arbetsgivare. Om endast en anställd nyttjar fri laddel på arbetsplatsen, om mängden förbrukad el är lätt att observera (exempelvis med hjälp av mätare på laddstolpe eller i app) och om dessutom kostnaden på den förbrukade elen är lätt att uppskatta (på grund av ett fast eller stabilt elpris för arbetsgivaren), är den administrativa bördan med nuvarande regler 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 att tillämpa nuvarande regelverk 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 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 ($37\,100 \cdot 12 / 2\,080 \cdot 84 \cdot 1,84 \approx 28\,400$).

Drivkraft Sverige påtalar att det saknas en genomlysning av förslagets påverkan på mervärdesskatteeffekter för arbetsgivaren. *Näringslivets Skattedelegation*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, framför en liknande synpunkt. En närmare tolkning av mervärdesskattelagstiftningen i detta avseende ligger dock utanför ramen för detta lagstiftningsprojekt. Av mervärdesskatteskal kan arbetsgivaren även i fortsättningen behöva avgöra om laddningen sker för privat bruk eller inte. I den delen återstår i så fall en administrativ börda för arbetsgivaren.

Företagens konkurrensförhållanden eller arbetsförutsättningar i övrigt bedöms inte påverkas av förslaget, dels eftersom det rör sig om en förhållandevis ringa kostnadspåverkan, dels för att skattefriheten är generell.

Arbetsgivare i offentlig förvaltning (kommuner, regioner och statliga myndigheter) påverkas på motsvarande sätt som arbetsgivare i privat sektor. Kommunsektorn bedöms inte påverkas av förslaget i något annat avseende. Kommunfinansiella effekter redovisas ovan.

Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Skatteverket kan behöva ändra informationsmaterial till följd av förslaget. Dessa förändringar kommer att ingå i den anpassning som årligen görs med anledning av ny eller förändrad lagstiftning. Eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Något behov av särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte uppstå till följd av förslaget.

Förslaget bedöms inte medföra att antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att påverkas i någon större utsträckning.

Effekter för miljön

Förslaget 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.

VTI menar att den föreslagna skattefriheten endast ger ett marginellt bidrag till en effektiv klimatomställning och till att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Institutet saknar därför en uppskattning på förslaget betydelse för den redan snabba omställningen av fordonsflottan, där exempelvis 45 procent av de nyregistrerade personbilarna 2021 var laddbara. *Transportföretagen*, å sin sida, menar att förslaget sannolikt har en relativt stor effekt på utsläppen, givet att det syftar till att accelerera utbytestakten till en mer utsläppssnål och energieffektiv fordonsflotta. Organisationen efterfrågar därför en mer utförlig konsekvensanalys av effekter för miljön än den beskrivning som ges.

Åtgärden är tillfällig och sker under vad som kan anses vara ett tidigt skede i omställningen till en elektrifierad fordonsflotta. Det är osäkert hur stort hinder nuvarande regelverk är för möjligheten och benägenheten att ladda sin bil på arbetsplatsen. Av detta skäl är det svårt att göra en mer närmare analys av effekterna för fordonsflottans omställning eller körbeteende med el och andra drivmedel.

Övriga effekter och bedömningar

Förslaget bedöms inte ha några effekter på sysselsättning eller arbetsmarknaden i övrigt.

Energimyndigheten påpekar att det finns betydande skillnader mellan män och kvinnor vad gäller resor till och från arbetet. Förslaget kan enligt myndigheten därför förväntas ha olika effekter på män och kvinnor på en övergripande nivå. Möjligheten att byta till ett eldrivet fordon är även större för dem med högre inkomster, vilket enligt myndigheten också innebär att förslaget kan ha viss, om än liten, effekt på inkomstfördelningen. VTI gör ett liknande påpekande och bedömer att 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.

Det är sannolikt att en större andel av skattelättnaden går till män än till kvinnor, av de skäl som *Energimyndigheten* och VTI lyfter fram. Eftersom det i de allra flesta fall kommer att röra sig om små värden som undantas från beskattning, bedöms effekterna på inkomstfördelningen och på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män emellertid vara mycket liten.

Utöver vad som beskrivs i avsnitt 6 om ikraftträdande- och övergångsbestämmelser bedöms ingen ytterligare hänsyn behöva tas avseende den föreslagna regelförändringens ikraftträdandedatum.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

8 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

11 kap.

12 b § *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 inte tas upp.*

Första stycket gäller inte om arbetsplatsen är belägen i den skattskyldiges bostad.

Med personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped eller cykel avses detsamma som i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om skattefri förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon.

Av *första stycket* framgår att 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 inte ska tas upp.

Med laddningspunkt avses uttag särskilt anpassade för laddning av fordon, t.ex. laddboxar och laddstolpar.

Skattefriheten omfattar förmån av laddel från en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen. Laddning som sker på andra platser omfattas därför inte av skattefriheten, även om arbetsgivaren skulle tillhandahålla laddningspunkten. Att arbetsgivaren ska tillhandahålla laddningspunkten eller eluttaget innebär att det är arbetsgivaren som direkt ska bära ansvaret för kostnaderna för laddningen. Det spelar dock inte någon roll för skattefriheten om laddningspunkten ägs av arbetsgivaren eller om det är fråga om en laddningspunkt som arbetsgivaren hyr eller på annat sätt disponerar. Skattefriheten omfattar således inte laddning vid en publik laddstation där den anställde betalar för sin egen laddning och därefter begär ersättning från arbetsgivaren för laddningskostnaderna.

Av *andra stycket* framgår att skattefriheten inte gäller om arbetsplatsen är belägen i den skattskyldiges bostad.

Av *tredje stycket* framgår att med personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped eller cykel avses detsamma som i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Sammanfattning av promemorian Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen

I promemorian föreslås en tillfällig skattefrihet för förmån av elektricitet för laddning av vissa fordon. Under förutsättning att laddningen sker vid en laddningspunkt eller ett eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen ska laddning av personbil klass I, lätt lastbil, motorcykel, moped och cykel kunna ske utan att den anställde förmånsbeskattas för elförbrukningen.

Förslaget syftar till att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och gynna arbetsresor med laddbara fordon framför andra, mindre hållbara, alternativ. Förslaget förväntas också minska den administrativa börda för både arbetsgivare och anställda som redovisning av denna förmån i dag är förenad med.

De tillfälliga bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2023 och tillämpas på förmåner som tillhandahålls efter ikraftträdandet. Bestämmelserna föreslås upphöra att gälla vid utgången av juni 2026.

Efter remiss har yttranden kommit in från Arbetsgivarverket, Borås kommun, Drivkraft Sverige, Energiföretagen, Företagarna, Förvaltningsrätten i Umeå, Gröna Mobilister, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Kramfors kommun, Landsorganisationen i Sverige (LO), Melleruds kommun, Mobility Sweden, Motorbranschens riksförbund, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Näringslivets Skattedelegation, Regelrådet, Region Jämtland Härjedalen, Region Stockholm, Region Sörmland, Skatteverket, Småföretagarnas riksförbund, Srf Konsulterna, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Stockholms kommun, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Motorcyklister, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Vilhelmina kommun och Örnsköldsviks kommun.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Almega, Alvesta kommun, Bräcke kommun, Ekonomistyrningsverket, Eksjö kommun, Elbil Sverige, Enköpings kommun, Falkenbergs kommun, FAR, Gislaveds kommun, Grums kommun, Hallstahammars kommun, Hedemora kommun, Härjedalens kommun, IVL Svenska Miljöinstitutet, Kalmar kommun, Karlskrona kommun, Kiruna kommun, Klimatkommunerna, Leksands kommun, Lerums kommun, Lilla Edets kommun, Motala kommun, Oxelösunds kommun, Region Halland, Region Uppsala, Region Västerbotten, Region Västra Götaland, Region Östergötland, Riksförbundet M Sverige, Sala kommun, Svenska cykelförbundet, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Torsby kommun, Trosa kommun, Ulricehamns kommun, Vansbro kommun, Vaxholms kommun, Vellinge kommun, Österåkers kommun och Övertorneå kommun.

Yttrande har även inkommit från 2030-sekretariatet, Svensk Kollektivtrafik och Transportföretagen.